

18. Sitzung

am Dienstag, dem 17. November 2020

Inhalt

Fragestunde

Anfrage 1: Mögliche CO₂-Einsparungen durch Fuß- und Fahrradbrücken über die Weser
Anfrage der Abgeordneten Arno Gottschalk, Mustafa Güngör und Fraktion der SPD
vom 30. September 2020..... 898

Anfrage 2: Gibt es ein Hygienekonzept für Bremer Parkhäuser?
Anfrage der Abgeordneten Thore Schäck, Lencke Wischhusen und Fraktion der FDP
vom 30. September 2020..... 901

Anfrage 3: Sicherheit in den Bremer Parkhäusern
Anfrage der Abgeordneten Lencke Wischhusen und Fraktion der FDP
vom 30. September 2020..... 902

Anfrage 4: Ärger über E-Scooter
Anfrage der Abgeordneten Mustafa Öztürk, Ralph Saxe, Björn Fecker und Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
vom 1. Oktober 2020 903

Anfrage 5: Obdachlose im Winter in der Pandemie
Anfrage der Abgeordneten Sigrid Grönert, Thomas Röwekamp und Fraktion der CDU
vom 6. Oktober 2020 904

Anfrage 6: Verbindung von Corona-Infektionsschutz und Klimaschutz in Kindertagesstätten
Anfrage der Abgeordneten Dr. Solveig Eschen, Philipp Bruck, Björn Fecker und Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
vom 6. Oktober 2020.....907

Anfrage 7: Die Rolle der ZwischenZeitZentrale – Wie sieht es aus mit Befugnis und Transparenz?
Anfrage der Abgeordneten Thore Schäck, Lencke Wischhusen und Fraktion der FDP
vom 26. Oktober 2020.....908

Anfrage 8: Arbeitsgrundlagen der Antidiskriminierungsstellen an den Regionalen Beratungs- und Unterstützungszentren Bremen, ReBUZ
Anfrage der Abgeordneten Sahhanim Görgü-Philipp, Christopher Hupe, Björn Fecker und Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
vom 23. Oktober 2020.....911

Die schriftlich beantworteten Anfragen der Fragestunde finden Sie im Anhang.

Aktuelle Stunde.....912

**Bürgerantrag
vom 13. Februar 2020
(Drucksache 20/125 S)**

**Änderungsantrag zum Bürgerantrag
Bericht und Änderungsantrag der
städtischen Deputation für Mobilität, Bau
und Stadtentwicklung
vom 2. Oktober 2020
(Drucksache 20/320 S)**

Abgeordneter Ralph Saxe (Bündnis 90/Die Grünen).....	912
Abgeordnete Anja Schiemann (SPD)	913
Abgeordneter Ralf Schumann (DIE LINKE).....	914
Abgeordneter Thore Schäck (FDP).....	915
Abgeordneter Heiko Strohmann (CDU).....	917
Abgeordneter Ralph Saxe (Bündnis 90/Die Grünen).....	918
Bürgermeisterin Dr. Maike Schaefer	919
Abgeordneter Thore Schäck (FDP).....	921
Abstimmung	921

**Den ÖPNV krisenfester aufstellen –
Zusätzliche Fahrzeuge kurz- und
langfristig bereitstellen
Antrag der Fraktion der CDU
vom 9. November 2020
(Drucksache 20/346 S)**

Abgeordneter Heiko Strohmann (CDU).....	922
Abgeordneter Ralph Saxe (Bündnis 90/Die Grünen).....	923
Abgeordnete Anja Schiemann (SPD)	924
Abgeordneter Thore Schäck (FDP).....	925
Abgeordneter Ralf Schumann (DIE LINKE).....	926
Bürgermeisterin Dr. Maike Schaefer	929
Abstimmung	932

**Wie steht es um die Inklusion an Bremer
Bildungseinrichtungen?
Große Anfrage der Fraktion der FDP
vom 7. Juli 2020
(Drucksache 20/282 S)**

Dazu

Mitteilung des Senats vom 29. September 2020 (Drucksache 20/318 S).....	932
--	------------

**Wie steht es um die Inklusion an Bremer
Bildungseinrichtungen?
Große Anfrage der Fraktion der FDP
vom 7. Juli 2020
(Drucksache 20/282 S)**

Dazu

**Mitteilung des Senats vom 29. September
2020
(Drucksache 20/318 S)**

Abgeordnete Birgit Bergmann (FDP)	932
Abgeordneter Christopher Hupe (Bündnis 90/Die Grünen)	933
Abgeordnete Miriam Strunge (DIE LINKE)	935
Abgeordnete Yvonne Averwieser (CDU)	936
Abgeordnete Gönül Bredehorst (SPD)	937
Abgeordnete Birgit Bergmann (FDP)	938
Abgeordnete Yvonne Averwieser (CDU)	938
Senatorin Dr. Claudia Bogedan	939

**LED-Straßenbeleuchtung für eine
adaptive Stadtbeleuchtung und als
Stromlieferanten für die E-Mobilität
sowie als Basis „smarter“ Technologie
nutzen**

**Antrag der Fraktion der FDP
vom 7. September 2020
(Drucksache 20/299 S)**

**LED-Leuchten für den Bremer
Nachthimmel
Antrag der Fraktionen der SPD, Bündnis
90/Die Grünen und DIE LINKE
vom 15. September 2020
(Drucksache 20/305 S)**

Dazu

**Änderungsantrag der Fraktion der CDU
vom 6. Oktober 2020
(Drucksache 20/322 S)**

Abgeordneter Thore Schäck (FDP)	941
Abgeordnete Anja Schiemann (SPD)	942
Abgeordneter Ralf Schumann (DIE LINKE)	943
Abgeordneter Martin Michalik (CDU)	944
Abgeordneter Ralph Saxe (Bündnis 90/Die Grünen)	945
Abgeordneter Thore Schäck (FDP)	946
Bürgermeisterin Dr. Maike Schaefer.....	947

Abstimmung	949	Ortsgesetz über Kinderspielflächen in der Stadtgemeinde Bremen (Kinderspielflächenortsgesetz, KSpOG) Mitteilung des Senats vom 3. November 2020 (Drucksache 20/342 S)	958
Fortbildungen statt wirkungsloser Verbote – Handlungsfähigkeit der Polizei im Umgang mit Autoposern stärken! Antrag der Fraktion der FDP vom 9. September 2020 (Drucksache 20/302 S)		Anhang zum Plenarprotokoll	
Abgeordnete Birgit Bergmann (FDP)	949	Schriftlich vom Senat beantwortete Anfragen aus der Fragestunde der Stadtbürgerschaft vom	
Abgeordneter Mustafa Öztürk (Bündnis 90/Die Grünen)	950	17. November 2020	960
Abgeordneter Muhammet Tokmak (SPD)	952	Anfrage 9: Infektionsschutz durch Takterhöhung?	
Abgeordneter Ralf Schumann (DIE LINKE)	953	Anfrage der Abgeordneten Falk-Constantin Wagner, Anja Schiemann, Mustafa Güngör und Fraktion der SPD vom 3. November 2020	960
Abgeordneter Marco Lübke (CDU)	954	Anfrage 10: Rechtsfreier Raum und öffentliche Finanzhilfen für die Besetzerinnen und Besetzer der „Dete“?	
Abgeordneter Ralph Saxe (Bündnis 90/Die Grünen)	955	Anfrage der Abgeordneten Silvia Neumeyer, Marco Lübke, Thomas Röwekamp und Fraktion der CDU vom 6. November 2020	961
Abgeordnete Birgit Bergmann (FDP)	956	Konsensliste	962
Staatsrat Olaf Bull	957		
Abstimmung	958		
Ortsgesetz zur Änderung der Nutzungs- und Gebührenordnung für Übergangswohneinrichtungen der Stadtgemeinde Bremen Mitteilung des Senats vom 20. Oktober 2020 (Drucksache 20/333 S)	958		

Entschuldigt fehlen die Abgeordneten Sandra Ahrens, Dr. Solveig Eschen, Petra Krümpfer, Kevin Lenkeit, Carsten Meyer-Heder.

Präsident Frank Imhoff eröffnet die Sitzung der Stadtbürgerschaft um 14:01 Uhr.

Präsident Frank Imhoff: Die 18. Sitzung der Stadtbürgerschaft ist eröffnet.

Ich begrüße die hier anwesenden Damen und Herren sowie die Zuhörer und Vertreter der Medien.

Zur Reihenfolge der Tagesordnungspunkte wurde vereinbart, dass im Anschluss an die Aktuelle Stunde die Tagesordnungspunkte 8, 20 und 7 behandelt werden sollen.

Zur Abwicklung der Tagesordnung wurden interfraktionelle Absprachen getroffen, die Sie der digital versandten Tagesordnung mit Stand von heute, 13 Uhr, entnehmen können.

Dieser Tagesordnung können Sie auch den Eingang gemäß § 37 der Geschäftsordnung entnehmen, bei dem interfraktionell vereinbart wurde, ihn nachträglich auf die Tagesordnung zu setzen – es handelt sich um den Tagesordnungspunkt 23.

Meine Damen und Herren, weiterhin haben Sie für diese Sitzung die Konsensliste übermittelt bekommen. Es handelt sich um die Zusammenfassung der Vorlagen, die ohne Debatte und einstimmig behandelt werden sollen.

Auf dieser Liste stehen die Tagesordnungspunkte 12, 13, 14, 18 und 19.

Um diese Punkte im vereinfachten Verfahren zu behandeln, bedarf es eines einstimmigen Beschlusses der Stadtbürgerschaft.

Ich lasse jetzt darüber abstimmen, ob eine Behandlung im vereinfachten Verfahren erfolgen soll.

Wer dafür ist, den bitte ich um das Handzeichen.

Ich bitte um die Gegenprobe.

Stimmenthaltungen?

Ich stelle fest, die Stadtbürgerschaft ist mit dem vereinfachten Verfahren einverstanden.

(Einstimmig)

Ich lasse jetzt gemäß § 22 der Geschäftsordnung über die Konsensliste selbst abstimmen.

Wer der Konsensliste seine Zustimmung geben möchte, den bitte ich um das Handzeichen.

(Dafür CDU, SPD, Bündnis 90/Die Grünen, DIE LINKE, FDP)

Ich bitte um die Gegenprobe.

Stimmenthaltung?

(M.R.F., Abgeordneter Peter Beck [AfD])

Ich stelle fest, die Stadtbürgerschaft stimmt der Konsensliste zu.

Wird das Wort zu den interfraktionellen Absprachen gewünscht?

Wer mit den interfraktionellen Absprachen einverstanden ist, den bitte ich um das Handzeichen.

Ich bitte um die Gegenprobe.

Stimmenthaltungen?

Ich stelle fest, die Stadtbürgerschaft ist mit den interfraktionellen Absprachen einverstanden.

(Einstimmig)

Wir treten in die Tagesordnung ein.

Fragestunde

Für die Fragestunde der Stadtbürgerschaft liegen zehn frist- und formgerecht eingebrachte Anfragen vor.

Anfrage 1: Mögliche CO₂-Einsparungen durch Fuß- und Fahrradbrücken über die Weser Anfrage der Abgeordneten Arno Gottschalk, Mustafa Güngör und Fraktion der SPD vom 30. September 2020

Herr Kollege Gottschalk, Sie haben das Wort.

Abgeordneter Arno Gottschalk (SPD): Wir fragen den Senat:

1. Gibt es Berechnungen, welche der drei diskutierten Fuß- und Fahrradbrücken, Hemelingen, Innenstadt, Europahafen, die größten CO₂-Einsparungspotenziale besitzt?

2. Falls ja, welche Rangfolge ergibt sich bei den zu erwartenden CO₂-Einsparungen?

3. Falls nein, wann werden solche Berechnungen zu den möglichen CO₂-Einsparungen erfolgen, und welchen Stellenwert werden sie für den Senat bei der Prioritätensetzung für die Brücken haben?

Präsident Frank Imhoff: Diese Anfrage wird beantwortet durch Frau Bürgermeisterin Dr. Maike Schaefer.

Bürgermeisterin Dr. Maike Schaefer: Sehr geehrter Herr Präsident, meine Damen und Herren, für den Senat beantworte ich die Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1: Im Rahmen der Antragstellung für die Förderung der Planungsmittel durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, BMVI, wurden die Potenziale zur CO₂-Einsparung für die beiden Fuß- und Radverkehrsbrücken Wesersprung Mitte – die sogenannte Große Weserbrücke – und Wesersprung Ost – die sogenannte Korbinsel-Brücke – abgeschätzt. Für die geplante Brücke Wesersprung West zwischen Woltmershausen und der Überseestadt ist dies noch nicht erfolgt, da hier zunächst eine Machbarkeitsstudie vorbereitet wird, um Lage und Funktion zu klären, bevor die verkehrliche Wirkung und damit auch die CO₂-Reduktion bewertet werden kann.

Zu den Fragen 2 und 3: Im Ergebnis werden durch den Wesersprung Ost circa 2,97 Millionen Pkw-Kilometer pro Jahr durch Radverkehr ersetzt, dies entspricht einer CO₂-Einsparung von 660 Tonnen pro Jahr. Der Wesersprung Mitte verlagert 2,57 Millionen Pkw-Kilometer pro Jahr auf den Radverkehr und trägt so zu einer CO₂-Reduktion von 570 Tonnen pro Jahr bei.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass mit dem Wesersprung Mitte eine Entlastung des Engpasses Wilhelm-Kaisen-Brücke um 40 bis 50 Prozent angestrebt wird. Damit werden dann auch Kapazitäten für eine Zunahme im Radverkehr geschaffen, die zum Umstieg vom Pkw auf das Fahrrad einladen. Davon sind im Stadtzentrum vor allem fahrradfreundliche Entfernungen mit mittleren Wegelängen betroffen. Insgesamt wird mit circa 8 000 Radfahrenden am Tag für den Wesersprung Mitte gerechnet.

Demgegenüber werden mit dem Wesersprung Ost vor allem Wege verlagert, für die heute keine Alternative mit fahrradfreundlichen Entfernungen besteht. Dies betrifft neben Verbindungen zwischen den Stadtteilen und Potenzialen im Freizeitradverkehr aufgrund der großen Arbeitsplatzstandorte im Bremer Osten insbesondere Pendlerwege

und reicht somit über die Stadtgrenze hinaus in die Region. Der Wesersprung Ost trägt also zu einer Verlagerung von längeren Pkw-Wegen auf den Radverkehr bei. Insgesamt wird für den Wesersprung Ost eine Nachfrage von circa 1 000 Radfahrenden am Tag erwartet.

Mögliche Standorte für den Wesersprung West werden im Rahmen einer Machbarkeitsstudie untersucht, die Vorbereitungen zur Ausschreibung laufen aktuell. Erst auf dieser Grundlage können mögliche Verlagerungspotenziale und damit CO₂-Einsparungen abgeschätzt werden.

Eine Priorisierung erfolgt nicht. Alle Brückenprojekte werden aktuell bearbeitet und haben ihre eigene individuelle verkehrliche Bedeutung. Die Umsetzung erfolgt in Abhängigkeit vom Fortschritt der Planung und der Baurechtschaffung. – So weit die Antwort des Senats!

Präsident Frank Imhoff: Herr Kollege Gottschalk, haben Sie eine Zusatzfrage? – Bitte sehr!

Abgeordneter Arno Gottschalk (SPD): Frau Senatorin, mir ist bekannt, dass im nächsten Jahr eine neue Software für Verkehrsverlagerungen und Maßnahmen dazu angeschafft werden soll. Können Sie mir sagen, wer diese Schätzungen jetzt durchgeführt hat?

Bürgermeisterin Dr. Maike Schaefer: Ja, genau. Wir haben eine umfassende Datengrundlage für den Radverkehr. Das sind Trackingdaten durch den Routenplaner Bike Citizens. Insofern werden dort auch die Routen ganz genau untersucht, das ist unsere Datengrundlage gewesen.

Präsident Frank Imhoff: Haben Sie weitere Zusatzfragen, Herr Kollege? – Bitte sehr!

Abgeordneter Arno Gottschalk (SPD): Das Ergebnis ist, dass die Weserbrücke in Hemelingen die größten CO₂-Einsparpotenziale hat. Mich haben die Abstände aber etwas verwundert, weil in Hemelingen ja neue Möglichkeiten geschaffen werden, wo es bisher keine gibt. In der Innenstadt haben wir die Wilhelm-Kaisen-Brücke. Können Sie mir noch ein bisschen verplausibilisieren, warum die Abstände nicht größer sind?

Bürgermeisterin Dr. Maike Schaefer: In Hemelingen ist es in der Tat so, wie Sie sagen, dass dort viele noch einen Pkw nutzen, weil man noch nicht den Wesersprung hat. Die Wilhelm-Kaisen-Brücke

verbindet vor allen Dingen die Neustadt mit der Innenstadt. Dort nutzen viele das Rad. Es ist aber wirklich ein Gedränge. Die wenigsten nutzen, glaube ich, ein Auto, um in die Innenstadt von der Neustadt zu kommen. Trotzdem ist ja die berechtigte Hoffnung, wenn wir den engen Verkehr auf der Wilhelm-Kaisen-Brücke entzerren und dann auch zu mehr Verkehrssicherheit beitragen, dass es trotzdem noch mehr animiert, das Fahrrad zu nutzen.

In Hemelingen wird es viele neue Fahrradnutzer geben, die bisher Auto gefahren sind, einfach, weil es jetzt eine Abkürzung gibt. Das wurde auch, weil Sie gerade gefragt haben, welche Datengrundlage das ist – -. Genau das ist noch einmal untersucht worden: Ist es für jemanden nur eine Abkürzung, wie zum Beispiel die Brücke in Mitte, oder ist es eine neue Routenwahl oder ist es eine Frage der Verkehrsmittelwahl? Genau die drei Aspekte sind in dieser Untersuchung bewertet worden.

Präsident Frank Imhoff: Herr Abgeordneter Gottschalk, haben Sie eine weitere Zusatzfrage? – Bitte sehr!

Abgeordneter Arno Gottschalk (SPD): Frau Senatorin, Sie sagen, eine Priorisierung gibt es nicht, es wird nach dem Sachstand gehen. Trotzdem die Frage, wenn es zu Konkurrenzen um Ressourcen geht, gilt dann unsere Priorität, dass CO₂-Einsparung Vorrang hat?

Bürgermeisterin Dr. Maike Schaefer: Ich finde, wir leben in Zeiten des Klimawandels. Das konnte man am Wochenende bei außergewöhnlich warmen Temperaturen wieder merken. Deswegen wünsche ich mir, dass es nicht wirklich eine Konkurrenzsituation gibt, zumal wir auch Bundesmittel abschöpfen wollen. Über 90 Prozent soll der Bund zahlen und 10 Prozent sind die bremischen Mittel.

Wenn man sich einmal anschaut, die Überseestadt mit Woltmershausen zu verbinden – wir diskutieren ja oft hier, wie schrecklich die Verkehrssituation in der Überseestadt im Moment ist –, dann würde ich auch denken, dass viele zukünftig eher auf das Fahrrad umsteigen als lange im Stau zu stehen. In Hemelingen haben wir eine ähnliche Situation und in der Neustadt ist es einfach eine Verkehrssicherheitsfrage. Wir haben Unfälle auf der Wilhelm-Kaisen-Brücke. Das zu entzerren und auch die Radpremiumroute am Wallring mit der Neustadt zu verknüpfen, sind wichtige Ziele. Es würde mir schwer fallen, jetzt eine Priorisierung vorzunehmen. Ziel muss es eigentlich sein, alle drei Projekte gerade

mit diesen hohen Bundesförderungen, die wir uns erhoffen, zu realisieren.

Präsident Frank Imhoff: Frau Bürgermeisterin, eine weitere Zusatzfrage von dem Abgeordneten Ralph Saxe. – Bitte sehr!

Abgeordneter Ralph Saxe (Bündnis 90/Die Grünen): Gerade in Zeiten der Ressourcenknappheit dürften eben nicht die Klimaschutzprojekte gekürzt werden. Das finde ich ganz wichtig. Ich habe eine Frage noch zu Verkehrssicherheitsaspekten. Dafür sind Sie ja auch mit verantwortlich. Wir haben unter anderem auf der Wilhelm-Kaisen-Brücke schwere Unfälle gehabt, auch einen tödlichen Unfall. Wird das in die Betrachtung mit einbezogen?

Bürgermeisterin Dr. Maike Schaefer: Die Anfrage bezog sich ja auf die CO₂-Einsparungspotenziale, aber natürlich ist das so – das hatte ich ja schon gesagt –, dass es bei den Brücken nicht nur darum geht, mehr Bremerinnen und Bremer zu überreden, vom Pkw auf das Fahrrad umzusteigen, sondern natürlich gerade bei der Wilhelm-Kaisen-Brücke ist es eine Verkehrssicherheitsfrage, dort den Verkehr auch zu entzerren. Ganz sicher fließt das in die Brückenplanungen mit ein.

Präsident Frank Imhoff: Herr Kollege, haben Sie eine weitere Zusatzfrage? – Bitte sehr!

Abgeordneter Ralph Saxe (Bündnis 90/Die Grünen): Da wir gerade über die Wesersprünge reden, darf ich dann noch eine fragende Bitte formulieren. Diese Brücken sind ja auch Orte, an der man die Weser sehr gut erleben und genießen kann. Sind Sie mit mir einer Meinung und sind Sie auch dafür, das weiter zu betreiben, dass wir die Aufenthaltsqualität bei den zu schaffenden Brücken wie auch bei den bestehenden Brücken erhöhen müssen?

Bürgermeisterin Dr. Maike Schaefer: Es sind ja nicht nur Fahrradbrücken, die man innerhalb einer Minute überquert hat. Auch das ist vielleicht schon ein schöner Effekt, wenn man über einen Fluss fahren kann, aber es sind auch Fußgängerbrücken. Insofern geht es schon darum, es auch attraktiv zu machen, ganz sicherlich. Das wird bei den Planungen schon eine Rolle spielen.

Bei der Brücke in Woltmershausen, möchte ich sagen, gibt es noch weitere Aspekte, die wir gerade zusammen mit der swb prüfen. Wir wollen ja das Tabakquartier und Woltmershausen an die Fernwärme anschließen. Also prüfen wir gerade, wenn

wir dort eine neue Brücke planen, ob wir die Fernwärmeleitungen dort gleich mitplanen oder ob wir sie durch den Untergrund der Weser durchführen. Das sind alles Fragestellungen, wenn wir schon Brücken planen, die wir dann auch gesamtheitlich angehen.

Präsident Frank Imhoff: Frau Bürgermeisterin, weitere Zusatzfragen liegen nicht vor. – Vielen Dank für die Beantwortung!

Anfrage 2: Gibt es ein Hygienekonzept für Bremer Parkhäuser?

Anfrage der Abgeordneten Thore Schäck, Lencke Wischhusen und Fraktion der FDP vom 30. September 2020

Frau Kollegin Wischhusen, Sie haben das Wort!

Abgeordnete Lencke Wischhusen (FDP): Wir fragen den Senat:

1. Gibt es für die Bremer Parkhäuser ein Hygienekonzept, und inwieweit sind die Parkhäuser mit Desinfektionsmitteln ausgestattet?
2. Inwieweit wird durch die BREPARK auf die Gefahren einer Ansteckung und auf Vorsichtsmaßnahmen hingewiesen?
3. Inwieweit kann kontakt- und bargeldloses Parken dabei helfen, die Gefahr einer Schmierinfektion zu verhindern?

Präsident Frank Imhoff: Diese Anfrage wird beantwortet durch Frau Bürgermeisterin Dr. Maike Schaefer.

Bürgermeisterin Dr. Maike Schaefer: Sehr geehrter Herr Präsident, meine Damen und Herren, für den Senat beantworte ich die Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1: Bisher gab es für die Parkhäuser der BREPARK kein dezidiertes Hygienekonzept oder eine Ausstattung mit Desinfektionsmitteln. Vor dem Hintergrund der aktuellen Corona-Entwicklungen hat sich die BREPARK dazu entschlossen, die Hygieneregeln in den Parkeinrichtungen zu verschärfen. Es werden Hinweisbeschilderungen zu den Hygieneregeln angebracht beziehungsweise diese sind schon angebracht. In Treppenhäusern, Fahrstühlen und Gängen besteht eine Pflicht zum Tragen eines Mund- und Nasenschutzes. Das Personal wird regelmäßige Kontrollgänge zur Einhaltung der Regeln vornehmen. Die Parktechnik in

und an den Parkhäusern wird regelmäßig gereinigt und desinfiziert.

Für das Parkhaus des Metropol-Theaters gibt es ebenfalls kein vollständiges Hygienekonzept. Allerdings werden Maßnahmen zur Eindämmung der Virenverbreitung, wie regelmäßiges Desinfizieren der Kontaktpunkte an den Parkautomaten und Abstandshinweise, ergriffen. Die Parkwächter verfügen zudem über Desinfektionsmittel an der Parkhauspforte, die stets zusammen mit dem Parkhaus besetzt ist.

Die Parkhäuser von Contipark am Herdentor, am Hillmannplatz und das P1 verfügen über ein Hygienekonzept, dessen Bestandteil auch die Ausstattung der Objekte mit Desinfektionsmitteln ist.

Das Messe-Parkhaus sieht zwei Mal täglich die Desinfektion der Berührungsflächen unter anderem im Treppenhaus, der Schranken und der Kassenautomaten vor sowie das Tragen eines Mund-Nasen-Schutzes im Zugangsbereich beziehungsweise im Treppenhaus und das Vorhandensein eines Desinfektionsmittelspenders im Eingangsbereich.

Zu Frage 2: Die Kundinnen und Kunden der BREPARK werden durch entsprechende Beschilderungen und Abstandsmarkierungen am Boden auf die Gefahren der Ansteckung hingewiesen. In allen Contipark-Objekten gibt es gut sichtbare Aushänge, die die Parkkunden für die Gefahren einer Ansteckung sensibilisieren und sie auf die getroffenen Vorsichtsmaßnahmen sowie die von ihnen selbst zu befolgenden Hygieneregeln hinweisen. Im Messe-Parkhaus sind ebenfalls entsprechende Beschilderungen angebracht.

Zu Frage 3: Das kontakt- und bargeldlose Parken kann helfen, die Gefahr einer Schmierinfektion zu mindern. Es ist einer von mehreren Bausteinen zur Vermeidung von Infektionen und wird von den Parkhausbetreibern angeboten. – So weit die Antwort des Senats!

Präsident Frank Imhoff: Frau Abgeordnete, haben Sie eine Zusatzfrage? – Bitte sehr!

Abgeordnete Lencke Wischhusen (FDP): Frau Senatorin, Sie hatten zu Frage 1 beantwortet, dass die Parkhäuser regelmäßig gereinigt und desinfiziert werden. Könnten Sie das noch einmal präzisieren, was genau regelmäßig heißt?

Bürgermeisterin Dr. Maike Schaefer: Ich kann Ihnen das nicht ganz genau präzisieren. Ich liefere das gern nach. Ich selbst gehe davon aus – wir müssen noch einmal unterscheiden, ob der Boden gereinigt wird oder ob vor allen Dingen, das ist ja jetzt für uns wichtig, die Kontaktflächen gereinigt werden –, die werden, ich meine, sogar mehrmals täglich gereinigt, aber ich liefere Ihnen das nach.

Präsident Frank Imhoff: Haben Sie eine weitere Zusatzfrage? – Bitte sehr!

Abgeordnete Lencke Wischhusen (FDP): Vielen Dank! Ich freue mich auf die Antworten. Eine weitere Frage hätte ich noch, und zwar, was die Desinfektionsmittelspender betrifft. Ist es geplant, dass auch in den BREPARK-Häusern flächendeckend Desinfektionsmittelspender, vor allem in den Ein- und Ausgängen, demnächst zur Verfügung stehen?

Bürgermeisterin Dr. Maike Schaefer: In den Ein- und Ausgängen muss man einmal schauen. Eigentlich müssten auf jedem Parkdeck Desinfektionsmittelspender stehen und nicht nur an den Ein- und Ausgängen, wo man sein Ticket in den Parkautomaten hineinsteckt. Wichtig ist ja, dass diejenigen, die von dem Parkdeck in das Treppenhaus gehen, sich die Hände desinfizieren bevor sie die Türklinge anfassen oder den Fahrstuhl benutzen. Bisher ist es nicht vorgesehen, aber ich glaube, dass das genau die Punkte sind, bei denen wir schauen müssen – gerade jetzt im Laufe des Desinfektionsgeschehens –, ob das durchführbar ist und ob es solche Möglichkeiten gibt.

Präsident Frank Imhoff: Frau Bürgermeisterin, weitere Zusatzfragen liegen nicht vor. – Vielen Dank für die Beantwortung.

**Anfrage 3: Sicherheit in den Bremer Parkhäusern
Anfrage der Abgeordneten Lencke Wischhusen
und Fraktion der FDP
vom 30. September 2020**

Bitte, Frau Wischhusen, Sie haben das Wort!

Abgeordnete Lencke Wischhusen (FDP): Wir fragen den Senat:

1. Welche Bremer Parkhäuser werden täglich über 24 Stunden videoüberwacht und über welchen Zeitraum werden diese Aufnahmen gesichert?

2. Werden Zugangsbereiche – wie etwa das Treppenhaus – ebenfalls gefilmt, und über welchen Zeitraum werden die Aufnahmen gesichert, und

wenn nein, warum erfolgt die Überwachung/Datenspeicherung hier nicht?

3. Wie bewertet der Senat den Nutzen einer Videoüberwachung als Beitrag zur Stärkung des Sicherheitsgefühls und kann die Vermeidung und Aufklärung von Straftaten in Parkhäusern durch eine durchgängige Videoüberwachung noch besser gelingen?

Präsident Frank Imhoff: Diese Anfrage wird beantwortet durch Frau Bürgermeisterin Dr. Maike Schaefer.

Bürgermeisterin Dr. Maike Schaefer: Sehr geehrter Herr Präsident, meine Damen und Herren, für den Senat beantworte ich die Anfrage wie folgt:

Für die Beantwortung der vorliegenden Fragen wurden die Parkhausbetreiber in Bremen kontaktiert und um Unterstützung gebeten.

Zu Frage 1: Die Parkhäuser und Parkplätze der BREPARK werden ganztägig videokontrolliert, die Aufnahmen werden nach 48 Stunden gelöscht. Im Parkhaus des Metropol-Theaters Am Rövekamp findet ebenfalls eine durchgängige Videoüberwachung statt. Die Aufnahmen werden etwa zwei Wochen gesichert.

In den Contipark-Parkhäusern am Herdentor, am Hillmannplatz und im P1 werden betriebsrelevante Bereiche wie Ein- und Ausfahrten, Kassen und Rolltore über 24 Stunden am Tag videoüberwacht. Eine flächendeckende Überwachung findet nicht statt. Im Messe-Parkhaus findet eine ganztägige Videoüberwachung statt. Hier werden die Aufnahmen nach 72 Stunden automatisch gelöscht.

Zu Frage 2: Die Videokontrolle in den Parkhäusern der BREPARK erfolgt zur Aufrechterhaltung eines reibungslosen Betriebsablaufs und zum Schutz des Eigentums an technischen Anlagen. Eine flächendeckende Videokontrolle ist aus wirtschaftlichen Gründen nicht möglich. Zugangsbereiche, in denen sich keine technischen Anlagen befinden, werden nicht videokontrolliert.

Im Parkhaus des Metropol-Theaters werden die Zugangsbereiche im Erdgeschoss und im Untergeschoss videoüberwacht und die Aufnahmen werden ebenfalls circa zwei Wochen gesichert. In den Contipark-Parkhäusern werden Zugangsbereiche videoüberwacht. Beim Messe-Parkhaus sind der Eingangsbereich von der Bürgerweide, das Park-

deck mit den Frauen- und Schwerbehindertenparkplätzen, das oberste Deck sowie die Ein- und Ausfahrt videoüberwacht.

Zu Frage 3: Neben den Faktoren Überschaubarkeit, Transparenz, Beleuchtung, Sauberkeit, Beschilderung und der Installation von Kommunikationsmeldern kommt auch dem Einsatz technischer Überwachungshilfen wie zum Beispiel einer durchgängigen Videoüberwachung eine große Bedeutung zu, um das subjektive Sicherheitsgefühl, insbesondere der Parkhausnutzerinnen und Parkhausnutzer, zu stärken.

Durch eine Videoüberwachung kann das Entdeckungsrisiko potenzieller Täter erhöht und damit die Tatgelegheitsstrukturen in den Parkhäusern reduziert werden. Dies trägt auch zu einer Vermeidung von Straftaten bei. Neben den zuvor genannten baulichen und begleitenden Faktoren kann eine durchgängige Videoüberwachung in Parkhäusern und Tiefgaragen sowohl zur Stärkung des subjektiven Sicherheitsgefühls als auch zur Verbesserung der objektiven Sicherheit beitragen. – So weit die Antwort des Senats!

Präsident Frank Imhoff: Frau Kollegin, haben Sie eine Zusatzfrage? – Bitte sehr!

Abgeordnete Lencke Wischhusen (FDP): Vielen Dank, Frau Senatorin! Anlass unsere Anfrage war eine Vergewaltigung in einem Bremer Parkhaus. Wenn Sie sagen, aus wirtschaftlichen Gründen ist die komplette Videoüberwachung zum Teil schwierig, können Sie sich vorstellen, das in bestimmten Bereichen trotzdem auszuweiten, um so etwas verhindern zu können und besser zu kontrollieren?

Bürgermeisterin Dr. Maike Schaefer: Ich glaube, dazu muss man sich das noch einmal anschauen, wo genau das Verbrechen oder der Vorfall stattgefunden hat, weil wir schon aufgelistet haben, dass an vielen neuralgischen Punkten komplett 24 Stunden videoüberwacht wird. Es ist aber schwierig, wie auch sonst im öffentlichen Raum, überall immer eine Videoüberwachung zu gewährleisten.

Im Übrigen ist es ja auch so, dass man dadurch meistens ein Verbrechen gar nicht verhindern kann, weil niemand hinter der Kamera ist und eingreifen kann. Es geht eher darum, Verbrechen dann aufzuklären und Täter dadurch abzuschrecken. Ich glaube, es macht Sinn, sich genau diesen Fall noch einmal anzuschauen und zu schauen, ob man mit einer Videokamera diesen Bereich – wenn

es hinter einem Pfosten, einer Säule oder ähnlichem ist, schafft man es vielleicht auch nicht mit einer Rundumvideokamera jeden einzelnen Winkel zu erfassen – hätte erfassen können. Sich das aber noch einmal anzuschauen und zu überlegen, ob man an bestimmten Stellen noch nachbessern muss, das halte ich schon für sinnvoll.

Präsident Frank Imhoff: Frau Bürgermeisterin, weitere Zusatzfragen liegen nicht vor. – Wir bedanken uns für die Beantwortung.

**Anfrage 4: Ärger über E-Scooter
Anfrage der Abgeordneten Mustafa Öztürk,
Ralph Saxe, Björn Fecker und Fraktion Bündnis
90/Die Grünen
vom 1. Oktober 2020**

Herr Kollege, Sie haben das Wort!

Abgeordneter Mustafa Öztürk (Bündnis 90/Die Grünen): Wir fragen den Senat:

1. Wie viele Anzeigen und Beschwerden sind dem Senat über falsch abgestellte E-Scooter bekannt, und inwieweit wird falsches Abstellen als Ordnungswidrigkeit geahndet?
2. Wie bewertet der Senat die bundesrechtlichen Vorgaben im Hinblick auf falsch abgestellte E-Scooter?
3. Welche Zwischenbilanz zieht der Senat seit der Einführung von E-Scootern in Bezug auf Unfälle und Bußgelder?

Präsident Frank Imhoff: Diese Anfrage wird beantwortet durch Herrn Staatsrat Olaf Bull.

Staatsrat Olaf Bull: Sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, für den Senat beantworte ich die Anfragen wie folgt:

Zu Frage 1: Binnen eines Jahres sind im Ordnungsamt 55 Beschwerden im Zusammenhang mit E-Rollern eingegangen. Der Ordnungsdienst hat in 2020 insgesamt zehn Verstöße in Bezug auf die Nutzung von E-Rollern zur Anzeige gebracht.

Für falsch abgestellte E-Scooter gibt es grundsätzlich keinen Ordnungswidrigkeitstatbestand; insofern ist eine Ahndung als Ordnungswidrigkeit nicht möglich. Anders liegt es, wenn ein E-Scooter erkennbar als Verkehrshindernis hinterlassen

wird; dann kommt eine Ahndung wegen eines Verstoßes gegen § 32 Absatz 1 der Straßenverkehrsordnung in Betracht.

Zu Frage 2: Die bundesrechtlichen Vorgaben in Hinblick auf falsch abgestellte E-Scooter werden als nicht ausreichend erachtet. Der Versuch, geeignete Regelungen in der StVO zu treffen, fand trotz eines entsprechenden Antrags aus Berlin im Rahmen der letzten StVO-Novelle im Bundesrat keine Mehrheit. Die Einführung einer Gefährdungshaftung für E-Scooter wurde bisher noch nicht geregelt.

Zu Frage 3: Nach Auswertung der Verkehrsunfalldatenbank der Polizei Bremen haben sich mit Stand 11. Oktober 2020 im Jahr 2020 insgesamt 22 Verkehrsunfälle unter Beteiligung von E-Scootern ereignet. Angesichts der relativ hohen Auslastung der angebotenen E-Scooter sind die vorgenannten Unfallzahlen eher gering. Hinsichtlich der Bußgelder wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen. – So weit die Antwort des Senats!

Präsident Frank Imhoff: Herr Abgeordneter, haben Sie eine Zusatzfrage? – Bitte sehr!

Abgeordneter Mustafa Öztürk (Bündnis 90/Die Grünen): Herr Staatsrat, Sie haben gesagt, es komme eine Ahndung nach § 32 StVO in Betracht, wenn ein E-Scooter erkennbar als Verkehrshindernis hinterlassen wird. Gilt das nur für E-Scooter, die auf der Fahrbahn abgestellt sind oder auch auf Rad- und Gehwegen?

Staatsrat Olaf Bull: Herr Abgeordneter, § 32 der Straßenverkehrsordnung lautet: „Es ist verboten, die Straße zu beschmutzen oder zu benetzen oder Gegenstände auf Straßen zu bringen oder dort liegen zu lassen, wenn dadurch der Verkehr gefährdet oder erschwert werden kann. Wer für solche verkehrswidrigen Zustände verantwortlich ist, hat diese unverzüglich zu beseitigen.“

Wir haben uns im Vorfeld auf Ihre Frage zusammengesetzt und es hat uns geärgert, dass es in der StVO keine vernünftige Vorschrift gibt, keinen richtigen Bußgeldtatbestand. Wir sind auf diesen Bußgeldtatbestand gekommen, den man sich dafür zunutze machen könnte. Er ist umstritten, weil es um Gegenstände geht. Die Frage ist, ob ein E-Scooter dort dann als Fahrzeug einschlägig ist. Es ist auch sehr schwierig, die Person wirklich zu greifen, die den Scooter dort gefährlich hingestellt hat. Insofern ist das eine echte Krücke und wir bedauern,

dass wir keine Regelung gefunden haben, die Berlin damals vorgeschlagen hatte, dass man Abstellflächen kennzeichnet und das Abstellen dann nur dort erlaubt ist. Diesen Weg ist der Bund nicht gegangen. Wir mussten einen eigenen Weg gehen, der aber auch vorbildlich war mit der Sondernutzungsgenehmigung. Es gibt Lücken, das räumen wir ein, aber wir wollen versuchen mit dieser Vorschrift in der StVO zumindest den Personen, die gefährlich agieren, nahezukommen.

Präsident Frank Imhoff: Herr Kollege, haben Sie eine weitere Zusatzfrage? – Bitte sehr!

Abgeordneter Mustafa Öztürk (Bündnis 90/Die Grünen): Herr Staatsrat, ein E-Scooter als Verkehrshindernis nach § 32 StVO zu hinterlassen, wird laut Bußgeldkatalog mit 60 Euro geahndet. Wie viele dieser Ordnungswidrigkeitsverfahren wurden denn bisher eingeleitet und wie oft konnte der Verursacher überhaupt ermittelt werden?

Staatsrat Olaf Bull: Leider ist das noch nicht gelungen. Deswegen gehen wir gerade diesen anderen Weg. Wir sind gerade dabei, über die Sondernutzungsgenehmigungen mit den Anbietern Tier und Voi zu debattieren, die ihre Genehmigungen verlängern wollen. Wir wollen ihnen mit auf den Weg geben, dass sie zumindest einen Modellversuch starten, gewisse Abstellflächen in der Stadt zu identifizieren, sodass es zu weniger Beeinträchtigungen kommt. Wir wollen auch noch weitere Punkte mit den Anbietern besprechen, die der Landesbehindertenbeauftragte angesprochen hat, Stichwort Gefährdungshaftung und bessere Erreichbarkeit der Anbieter. Wir sind da in konkreten Verhandlungen.

Präsident Frank Imhoff: Herr Staatsrat, weitere Zusatzfragen liegen nicht vor. – Ich bedanke mich für die Beantwortung.

Anfrage 5: Obdachlose im Winter in der Pandemie

Anfrage der Abgeordneten Sigrid Grönert, Thomas Röwekamp und Fraktion der CDU vom 6. Oktober 2020

Frau Kollegin, Sie haben das Wort!

Abgeordnete Sigrid Grönert (CDU): Wir fragen den Senat:

1. Wie wird derzeit in den Gemeinschaftsunterkünften und an den Treffpunkten der Obdachlosen

unter der allgemeinen Zunahme von Erkältungskrankheiten einer Ansteckung mit dem Coronavirus vorgebeugt?

2. Wie ist Bremen gerüstet, bei Corona-Erkrankungen von obdachlosen Menschen eine Ausbreitung unter dieser weitgehend besonders gefährdeten Gruppe zu verhindern?

3. Welche der bisherigen Räumlichkeiten, Unterbringungen, Treffpunkte stehen für den Winter nur mit reduzierter Platzzahl zur Verfügung, wie werden die fehlenden Plätze gerade in den Wintermonaten ausgeglichen und welche Räumlichkeiten stehen bei Erkrankungsfällen zusätzlich zur Verfügung?

Präsident Frank Imhoff: Diese Anfrage wird beantwortet durch Herrn Staatsrat Jan Fries.

Staatsrat Jan Fries: Sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, für den Senat beantworte ich die Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1: In den Gemeinschaftsunterkünften für wohnungslose Menschen wird auf die Einhaltung der AHA-Regeln geachtet. Alle Einrichtungen haben Hygienekonzepte entwickelt, die die Unterbringung unter Beachtung der Abstandsregelungen sicherstellen. Für Gemeinschaftsräume wurden Regelungen zur Nutzung erstellt, die den Abstand zwischen Bewohnerinnen beziehungsweise Bewohnern ermöglichen. Vermehrte Desinfektionen von Händen und von gemeinsam genutzten Flächen gehören ebenso zu den Maßnahmen wie das Tragen von Mund-Nasen-Bedeckungen. Beratungen werden in der Regel mit Spuckschutz durchgeführt.

An den Treffpunkten von Wohnungslosen wird auf die geltenden Regelungen und Maßnahmen hingewiesen, Mund-Nasen-Bedeckungen werden kostenlos ausgegeben und gewechselt.

Zu Frage 2: Die Vermeidung von Ansteckungen mit dem Coronavirus kann – auch bezogen auf wohnungslose und obdachlose Menschen – nur gelingen, wenn alle Bremer Bürgerinnen und Bürger eigenverantwortlich mit dieser Gefahr umgehen. Im Fall von Infektionen mit dem Coronavirus setzt dies Mitwirkungsbereitschaft und Mitwirkungsfähigkeit voraus. In allen Einrichtungen werden Hygienekonzepte umgesetzt.

Soweit in den Einrichtungen der Wohnungslosenhilfe keine Möglichkeit zur Einrichtungen von

Quarantänezimmern besteht, können infizierte Personen in speziell angemieteten Unterkünften untergebracht werden.

Zu Frage 3: In den Unterkünften der Wohnungslosenhilfe wurden die Platzzahlen bereits seit der zweiten Coronarechtsverordnung vom 5. Mai 2020 auf die erforderlichen Abstände angepasst. Die reduzierten Plätze wurden durch Aufstockungen in bereits belegten Unterkünften und durch Anmietung neuer Objekte kompensiert. Speziell für die Unterbringung infizierter Personen wurde ein neues Objekt angemietet.

Die Tagestreffs für Wohnungslose können aufgrund der Abstandsregelungen nur eine eingeschränkte Anzahl von Personen aufnehmen. Soweit möglich und temperaturbedingt nutzbar, sind Außenflächen einbezogen worden. Bei Bedarf wird die Aufenthaltsdauer zeitlich befristet. Weitere Maßnahmen, wie zum Beispiel die Aufstellung des Wärmebusses, werden derzeit vorangetrieben. – So weit die Antwort des Senats!

Präsident Frank Imhoff: Frau Kollegin Grönert, haben Sie eine Zusatzfrage? – Bitte sehr!

Abgeordnete Sigrid Grönert (CDU): Die Angebote in den Treffpunkten können nicht mehr von so vielen Menschen besucht werden, haben Sie gerade gesagt, und nach meiner Kenntnis sind die Angebotszeiten zum Teil auch unter Umständen kürzer als sie vor Corona waren. Verstehe ich das jetzt richtig, auch mit Blick auf die mediale Berichterstattung, dass viele Tagestreffs und damit auch vorhandene Duschmöglichkeiten diese Öffnungszeiten nicht aus hygienischen oder gesundheitlichen Gründen weiter ausbauen können, sondern allein aus finanziellen Gründen, weil sie für längere Öffnungszeiten das Personal nicht bezahlen können?

Staatsrat Jan Fries: Mir sind keine Einrichtungen bekannt, bei denen das aus finanziellen Gründen scheitert. Die meisten dieser Einrichtungen sind ehrenamtlich betrieben und die Ehrenamtlichen gehören zum Teil zu der Gruppe der Risikopersonen und haben deswegen ihr Engagement reduziert. Im Bereich der Duschmöglichkeiten prüfen wir deshalb zurzeit den Einsatz eines Duschbusses und haben ja auch in der Deputation für Soziales, Jugend und Integration entsprechende Mittel bereits beschlossen.

Präsident Frank Imhoff: Frau Kollegin, haben Sie eine weitere Zusatzfrage? – Bitte sehr!

Abgeordnete Sigrid Grönert (CDU): Die Innere Mission arbeitet ja nicht weitgehend ehrenamtlich und andere Angebote auch nicht. Verstehe ich das falsch, wenn ich trotz allem den Eindruck habe, dass Sie das, was hier und heute nötig ist, um alle Obdachlosen möglichst coronafrei durch den Winter zu bringen, nicht finanzieren wie zum Beispiel längere Öffnungszeiten, wo dann auch längere Duschzeiten mit verbunden wären, aber andererseits dann guten Gewissens auf einen Duschbus vertrösten, der mit Sicherheit erst zum nächsten Sommer einsatzbereit sein wird, aber begründet wird durch die Coronasituation? Diese Diskrepanz kann ich mir nicht erklären.

Staatsrat Jan Fries: Wenn Sie konkrete Hinweise haben, welche Einrichtung ihre Öffnungszeiten aufgrund fehlender Zuschüsse nicht verlängern kann, können Sie mir das gern aufgeben. Dann schauen wir, ob wir dafür eine Lösung finden. Mir ist bekannt, dass wir der Inneren Mission zusätzliche Stellen bewilligt haben. Es stellt sich nur dar, dass es unheimlich schwierig ist, auf dem Arbeitsmarkt entsprechende Sozialpädagogen zu finden, die mit dieser Klientel arbeiten wollen und deshalb die Stellenbesetzungsverfahren länger dauern.

Die Innere Mission hat aber auch mitgeteilt, dass sie die Stellen jetzt nach längerer Suche besetzt hat, um einerseits mit einer halben Stelle im Café Papagei aufzustocken und um andererseits den Kältabus, den es ab Ende dieser Woche wahrscheinlich wieder geben wird, zu bespielen und ab Januar auch einen Wiedereinstieg in den Szenetreff zu ermöglichen.

Präsident Frank Imhoff: Frau Grönert, haben Sie eine weitere Zusatzfrage? – Bitte sehr!

Abgeordnete Sigrid Grönert (CDU): Ist mein Eindruck richtig, das was ich jetzt an Kenntnisstand mitgebracht habe von jemandem von der Inneren Mission, dass das Café Papagei zum Beispiel auch mit den Duschmöglichkeiten länger öffnen würde, wenn mehr Finanzmittel zur Verfügung stünden? Das Personal ist dort nicht das Problem – so wurde mir das zumindest gesagt. Noch einmal zum Duschbus: Wann wird der Duschbus einsatzbereit sein?

Staatsrat Jan Fries: Ich weiß nicht, wann der Duschbus einsatzbereit ist. Wir haben in der Deputation darüber länger geredet, dass wir die Mittel zur Verfügung stellen und in die konzeptionelle Prüfung dort einsteigen. In Bezug auf die Innere

Mission habe ich die Stellenbesetzung gerade dargestellt. Wir haben entsprechende zusätzliche Personalmittel zur Verfügung gestellt und die Rückmeldung war, dass es schwierig ist, diese Stellen zu besetzen.

Präsident Frank Imhoff: Frau Kollegin, haben Sie eine weitere Zusatzfrage? – Bitte sehr!

Abgeordnete Sigrid Grönert (CDU): Wird der Duschbus in diesem Winter, also bis Ende März, ganz sicher noch zur Verfügung stehen und noch lange genutzt werden können in dieser Zeit?

Staatsrat Jan Fries: Dazu kann ich keine Aussage treffen.

Präsident Frank Imhoff: Herr Staatsrat, eine weitere Zusatzfrage von der Abgeordneten Sofia Leonidakis. – Bitte sehr!

Abgeordnete Sofia Leonidakis (DIE LINKE): Herr Staatsrat, sind Sie mit mir einer Meinung, dass mobile Duschmöglichkeiten unter den Bedingungen einer Pandemie aber auch unabhängig davon für Obdachlose grundsätzlich sinnvoll sind?

Staatsrat Jan Fries: Ich teile diese Einschätzung. Deswegen haben wir der Deputation für Soziales, Jugend und Integration auch vorgeschlagen, dafür Mittel zur Verfügung zu stellen.

Präsident Frank Imhoff: Haben Sie eine weitere Zusatzfrage, Frau Kollegin? – Bitte sehr!

Abgeordnete Sofia Leonidakis (DIE LINKE): Herr Staatsrat, sind Sie mit mir einer Meinung, dass die Verfügbarkeit von stationären Duschmöglichkeiten für Obdachlose beispielsweise im Café Papagei oder in der Johannis-Oase und gegebenenfalls auch eine Ausweitung nicht gegen die Bereitstellung eines mobilen Angebotes, das bedarfsgerecht auch in Stadtteilen und anderen Standorten als den stadtzentralen, nicht gegeneinander diskutiert werden sollte, sondern eine Ergänzung darstellt?

Staatsrat Jan Fries: Ich teile, dass man den Gesamtbedarf im Blick haben muss und verschiedene Bausteine braucht, um den Bedarf zu erfüllen beziehungsweise zu befriedigen.

Präsident Frank Imhoff: Herr Staatsrat, weitere Zusatzfragen liegen nicht vor. – Vielen Dank für die Beantwortung.

Anfrage 6: Verbindung von Corona-Infektionsschutz und Klimaschutz in Kindertagesstätten
Anfrage der Abgeordneten Dr. Solveig Eschen, Philipp Bruck, Björn Fecker und Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
vom 6. Oktober 2020

Herr Kollege Bruck, Sie haben das Wort!

Abgeordneter Philipp Bruck (Bündnis 90/Die Grünen): Wir fragen den Senat:

1. Wie bewertet der Senat grundsätzlich den aktuellen Stand in den bremischen Kindertagesstätten bezüglich des Corona-Infektionsschutzes durch Lüftungskonzepte und raumluftechnische Anlagen, und welche Pläne verfolgt er, um hierbei gleichzeitig den Klimaschutz durch Verringerung der Lüftungswärmeverluste zu stärken?

2. In welchem Umfang und für welche Einrichtungen plant der Senat Mittel aus der Förderrichtlinie „Bundesförderung Corona-gerechte Um- und Aufrüstung von raumluftechnischen Anlagen in öffentlichen Gebäuden und Versammlungsstätten“ zu beantragen, die Mitte Oktober in Kraft tritt und mit der das Ziel verbunden ist, zur Verbesserung des Infektionsschutzes die Um- und Aufrüstung stationärer raumluftechnischer Anlagen in Kindertagesstätten und Schulen finanziell zu unterstützen?

3. In welcher Form und in welchem Umfang werden die Träger der Kindertagesbetreuung über die Möglichkeit informiert und beraten, Gelder für den Umbau von Einrichtungen aus dieser Bundesförderung zu erhalten?

Präsident Frank Imhoff: Diese Anfrage wird beantwortet durch Frau Senatorin Dr. Claudia Bogedan.

Senatorin Dr. Claudia Bogedan: Sehr geehrter Herr Präsident, meine sehr geehrten Damen und Herren, für den Senat beantworte ich die Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1: Das regelmäßige Lüften in Einrichtungen der Kindertagesbetreuung ist in den Hygienekonzepten fest verankert. Die Kitas sind gehalten, regelmäßig Stoß- und Querlüftung durchzuführen. Es wird davon ausgegangen, dass der Wärmeverlust dabei geringgehalten wird, indem zum Beispiel die Heizung, soweit möglich, für die Zeit des Lüftens abgestellt wird. In diesem Zusammenhang müssen die Träger die Lüftungsmöglichkeiten im Rahmen der Trägerautonomie überprüfen. Für den

Eigenbetrieb KiTa Bremen werden derzeit die Lüftungsmöglichkeiten, überwiegend Fenster, überprüft und bei Bedarf ertüchtigt.

Für Kindertagesstätten, die im Passivhausstandard errichtet wurden, kann auf das regelmäßige Stoß- und Querlüften verzichtet werden, da mit Hilfe der passivhaussystembedingten vorhandenen Raumluftechnischen Anlagen, sogenannte RLT-Anlagen, die Lüftung immer mit Frischluft beziehungsweise Außenluft erfolgt und hier kein regelmäßiges Lüften über Fenster im Vergleich zu konventionellen Gebäuden erforderlich ist. Es entstehen keine zusätzlichen Lüftungswärmeverluste und es muss nicht zusätzlich geheizt werden. Neben dem Corona-Infektionsschutz wird somit auch der Klimaschutz in diesen besonders energieeffizienten Einrichtungen gewährleistet. Positiv hervorzuheben ist auch, dass gleichzeitig der betriebliche Ablauf nicht ständig durch Fensterlüftungsmaßnahmen gestört wird.

Zu Frage 2: In der neuen Förderrichtlinie „Bundesförderung Corona-gerechte Um- und Aufrüstung von raumluftechnischen Anlagen in öffentlichen Gebäuden und Versammlungsstätten“ wird die Neuanschaffung kompletter RLT-Anlage als nicht förderfähig eingestuft.

Von den Bestandeinrichtungen ist nur ein sehr geringer Bruchteil mit einer RLT-Anlage ausgestattet. Diesbezüglich muss im Einzelfall geprüft werden, ob und in welchem Umfang Mittel für die Um- oder Aufrüstung der Anlagen beantragt werden können. Mit Beschluss der Richtlinie „Energetische Anforderungen an den Neubau und die Sanierung von öffentlichen Gebäuden der Freien Hansestadt Bremen“ hat Bremen sich verpflichtet, Kita-Neubauten für den Eigenbetrieb grundsätzlich im Passivhausstandard zu planen und umzusetzen. Damit ist die Ausstattung zukünftiger Einrichtungen mit einer RLT-Anlage gewährleistet, die durch den bestimmungsmäßigen Betrieb auch den Infektionsschutz sichern.

Zu Frage 3: Da die „Bundesförderung Corona-gerechte Um- und Aufrüstung von raumluftechnischen Anlagen in öffentlichen Gebäuden und Versammlungsstätten“ nur bei bereits eingebauten RLT-Anlagen Anwendung findet, muss auch in diesem Fall eine individuelle Bewertung einzelner Einrichtungen der Kindertagesbetreuung erfolgen. Der Einbau von RLT-Anlagen gehörte bislang nicht zum Baustandard für Kita-Einrichtungen und wurde daher nur sehr vereinzelt umgesetzt.

Darüber hinaus sollen die Träger in einer der nächstmöglichen Sitzungen der AG nach § 78 über die neue Richtlinie informiert werden. – So weit die Antwort des Senats!

Präsident Frank Imhoff: Herr Kollege, haben Sie eine Zusatzfrage? – Bitte sehr!

Abgeordneter Philipp Bruck (Bündnis 90/Die Grünen): Gibt es Pläne oder Überlegungen, zum Beispiel über den Bremen-Fonds unabhängig von dieser Bundesförderung auch raumlufttechnische Anlagen, insbesondere dezentrale Anlagen, nachzurüsten, nicht nur um einen Effekt für den Infektionsschutz zu generieren, sondern auch einen Effekt für den Klimaschutz, weil sich die Lüftungswärmeverluste dadurch reduzieren ließen?

Senatorin Dr. Claudia Bogedan: Ich muss ehrlicherweise passen, weil ich mich mit dieser Frage nicht so tiefgehend befasst habe. Für uns stand im Vordergrund: Kann in den Kitas ausreichend gelüftet werden? Das haben wir uns angeschaut und tatsächlich laufen da auch noch Überprüfungen. Das kann sein, dass wir in der einen oder anderen Einrichtung tatsächlich auch zu dem Schluss kommen, dass wir einen Einbau einer solchen Anlage jetzt auch vor dem Hintergrund des Infektionsschutzes dringend benötigen. Dann werden wir das natürlich auch prüfen.

Vor dem Hintergrund des Klimaschutzes ist eine generelle Überprüfung bislang nicht geplant gewesen. Ich kann das gern mit auf die Agenda nehmen, dass wir das jetzt gemeinsam prüfen. Es gibt schon eine Übersicht der Einrichtungen, die von Immobilien Bremen angefertigt worden ist, zum Stand der Fenster in den Einrichtungen und die muss jetzt entsprechend abgearbeitet werden. Dabei wird man sicherlich auch diese Prüfung mit vollziehen. Davon gehe ich aus, ich würde das aber noch einmal explizit nachfragen.

Präsident Frank Imhoff: Frau Senatorin, weitere Zusatzfragen liegen nicht vor. – Vielen Dank für die Beantwortung!

Anfrage 7: Die Rolle der ZwischenZeitZentrale – Wie sieht es aus mit Befugnis und Transparenz? Anfrage der Abgeordneten Thore Schäck, Lencke Wischhusen und Fraktion der FDP vom 26. Oktober 2020

Herr Kollege Schäck, Sie haben das Wort!

Abgeordneter Thore Schäck (FDP): Wir fragen den Senat:

1. Welche konkrete Rolle nimmt die ZwischenZeit-Zentrale ein, und welche Entscheidungsbefugnisse und Rechte hat sie bei der Vergabe von Zwischennutzungen auf Stadtteilebene?

2. Inwieweit ist das Verfahren der ZwischenZeit-Zentrale von der Antragstellung bis zu der Vergabe von Zwischennutzungen transparent und objektiv, und welche objektiv bewertbaren und nachvollziehbaren Kriterien sind hierbei durch die ZwischenZeitZentrale zu berücksichtigen?

3. Inwieweit beeinflusst der Senat die ZwischenZeitZentrale bei deren Entscheidungen, welche Zwischennutzung möglich ist, und werden alle Anträge vorurteilslos entschieden und gleichbehandelt?

Präsident Frank Imhoff: Diese Anfrage wird beantwortet durch Herrn Staatsrat Sven Wiebe.

Staatsrat Sven Wiebe: Sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, für den Senat beantworte ich die Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1: Die ZwischenZeitZentrale ist eine von der Stadt Bremen beauftragte Zwischennutzungsagentur, die für die Steuerung und Organisation von Zwischennutzungsprojekten in der Stadt Bremen zuständig ist. Die ZwischenZeitZentrale übernimmt primär die Rolle einer Vermittlungs- und Beratungsstelle für Zwischennutzungsprojekte, indem sie Interessent*innen und Eigentümer*innen zusammenbringt. Im zweiten Schritt unterstützt sie bei der Durchführung von Zwischennutzungen.

Die letztendliche Entscheidungsbefugnis über die Zwischennutzung eines Einzelobjektes liegt bei der Eigentümerin beziehungsweise dem Eigentümer. Es gibt allerdings Fälle, bei denen die ZwischenZeitZentrale von privaten oder öffentlichen Eigentümer*innen als Hauptmieterin von einem größeren Zwischennutzungsobjekt eingesetzt wird. Dies ist beispielsweise beim „Wurst Case“ oder der „Hulsberg Crowd“ der Fall gewesen, um die Vielzahl von Nutzer*innen organisieren zu können und Mietgemeinschaften zu bilden. Die ZwischenZeitZentrale kann dann in Abstimmung mit der Lenkungsrunde, die den konzeptionellen Rahmen für das jeweilige Zwischennutzungsobjekt vorgibt, in der Regel im Einzelfall darüber entscheiden, wer in das Objekt einzieht.

Die ZwischenZeitZentrale berichtet monatlich der Lenkungsrunde über Projekte und Anfragen. Die Lenkungsrunde besteht aus Vertreterinnen und Vertretern der Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa, der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau, dem Senator für Finanzen, dem Senator für Kultur, der Wirtschaftsförderung Bremen und Immobilien Bremen.

Laut dem Ortsgesetz haben Beiräte ein Beteiligungsrecht bei Zwischennutzungen von öffentlichen Flächen und ein Entscheidungs- und Zustimmungsrecht bei Zwischennutzung von öffentlichen Wegen, Plätzen, Grün- und Parkanlagen. Da viele in privater Hand befindliche Zwischennutzungsobjekte eine Relevanz für den Stadtteil haben, wird auch über diese gesetzlich vorgesehene Beteiligung hinaus meist eine Abstimmung mit dem jeweiligen Beirat durchgeführt, so zum Beispiel „Hulsberg Crowd“ im Hulsberg Viertel oder „Wurst Case“ in Hemelingen. Bei der Zwischennutzung der Rennbahn wurde von Beginn an eine regelmäßige Berichterstattung an den Regionalausschuss „Rennbahn“ implementiert.

Zu Frage 2: Die ZwischenZeitZentrale erhält Anfragen von Interessenten, die sie an die jeweiligen privaten Eigentümer*innen oder öffentlichen Immobilienverwalter und Eigentümervertreter der Sondervermögen der Stadtgemeinde Bremen weiterleitet beziehungsweise den Kontakt herstellt. Die Eigentümer*innen entscheiden letztendlich über die Vergabe.

Ist die ZwischenZeitZentrale selbst Vermieterin, wird nach dem Prinzip des Erstanfragenden vergeben, soweit Kompatibilität mit den konzeptionellen Vorgaben besteht, an die die ZwischenZeitZentrale gebunden ist. Darüber hinaus müssen mit der Lenkungsrunde umfangreichere Anfragen oder Zweifelsfälle beraten werden. Dabei mussten bislang nur wenige, gut begründete Absagen erteilt werden.

Eine Sonderstellung hat die Zwischennutzung der Galopprennbahn. Aufgrund der Größe des Geländes und der Vielzahl und Interdisziplinarität an Interessenten wurde hier ein Kriterienkatalog entwickelt, der öffentlich über die Homepage der ZwischenZeitZentrale abrufbar ist. Anfragen werden mithilfe des Kriterienkatalogs bewertet. Darüber hinaus werden die Anfragen in der Lenkungsrunde diskutiert und abgestimmt. Die ZwischenZeitZentrale berichtet außerdem in einem zweimonatigen Turnus dem Regionalausschuss „Rennbahn“, ein

gemeinsamer Regionalausschuss der Beiräte Vahr und Hemelingen, über die Zwischennutzungsprojekte.

Zu Frage 3: Die ZwischenZeitZentrale ist auf Basis der Senatsvorlage zur Weiterführung der Zwischennutzungsagentur und der dazugehörigen Ausschreibung von der Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa mit der Umsetzung und Initiierungen von Zwischennutzungen beauftragt worden. Sie hat in diesem Zusammenhang eine monatliche Abstimmungspflicht mit der eingesetzten Lenkungsrunde und eine jährliche Berichtspflicht gegenüber der Auftraggeberin. Die ZwischenZeitZentrale und die Lenkungsrunde berücksichtigen hierbei den allgemeinen Gleichbehandlungsgrundsatz. – So weit die Antwort des Senats!

Präsident Frank Imhoff: Herr Abgeordneter, haben Sie eine Zusatzfrage? – Bitte sehr!

Abgeordneter Thore Schäck (FDP): Es würde mich noch einmal interessieren, wie tatsächlich die objektiven und nachvollziehbaren Kriterien aussehen – das ist der zweite Teil der zweiten Anfrage – und insbesondere, ob auch Wirtschaftlichkeitsfaktoren dabei eine Rolle spielen?

Staatsrat Sven Wiebe: Ich habe den Kriterienkatalog jetzt nicht vorliegen, aber ich hatte ja darauf hingewiesen, dass es eine Lenkungsrunde gibt aus mehreren Senatsressorts, in der diese konzeptionellen Vorgaben der ZwischenZeitZentrale aufgegeben werden. Ich hatte auch darauf hingewiesen, dass es letztlich eine Entscheidung der Eigentümerin beziehungsweise des Eigentümers ist. Dieser muss also auch im Blick haben, inwieweit es auch für ihn wirtschaftlich ist.

Ansonsten sind aus meiner Sicht auch andere Faktoren von Bedeutung, nämlich, ob es sich um experimentelle neuartige innovative Nutzungen handelt, die vielleicht auch eine Ausstrahlung über das Gebäude hinaus in den Stadtteil haben oder eben nicht.

Präsident Frank Imhoff: Haben Sie eine weitere Zusatzfrage, Herr Kollege? – Bitte sehr!

Abgeordneter Thore Schäck (FDP): Mich würde einmal interessieren, inwieweit einzelne Stellen – der Senat, das Ressort oder wer auch immer – die Erfolge und die Leistungen der ZwischenZeitZentrale regelmäßig gegenprüft. Gibt es gewisse Ziele, die erreicht werden sollen, auf die man regelmäßig gemeinsam schaut, um zu sehen, was wurde in

welchem Zeitraum erreicht oder wie wird eigentlich der Erfolg der ZwischenZeitZentrale gemessen?

Staatsrat Sven Wiebe: Das wird sowohl in der Lenkungsrunde nachgehalten wie auch einmal jährlich in meinem Ressort als Auftraggeberin für die ZwischenZeitZentrale. Soweit ich das jetzt in Erinnerung habe, berichten wir darüber auch gegenüber der Deputation.

Präsident Frank Imhoff: Herr Staatsrat, eine weitere Zusatzfrage des Abgeordneten Marco Lübke. – Bitte, Herr Abgeordneter!

Abgeordneter Marco Lübke (CDU): Ich gehe einmal davon aus, es gibt ein Projekt, das abgelehnt wird. Gibt es dazu eine Rechtsbehelfsbelehrung oder ein Rechtsmittel, das man einlegen kann? Wie sehen die weiteren Schritte aus, wenn man sich gegen die Ablehnung zur Wehr setzen will?

Staatsrat Sven Wiebe: Das weiß ich jetzt nicht. In der Tat bin ich selbst bisher noch nicht mit einem solchen Fall konfrontiert worden. Ich würde auch zunächst einmal immer vorschlagen, dass für den Fall einer Ablehnung einmal darüber die Diskussion in der Lenkungsgruppe oder auch mit uns als federführendem Ressort geführt wird, bevor wir über die Frage eines Rechtsstreites nachdenken. Bislang ist die Arbeit der ZwischenZeitZentrale zumindest so erfolgreich, dass es einen solchen Fall – zumindest in meiner Amtszeit – noch nicht gegeben hat.

Präsident Frank Imhoff: Herr Kollege, haben Sie eine weitere Zusatzfrage? – Bitte sehr!

Abgeordneter Marco Lübke (CDU): Ich hätte eine Bitte, dass die Antwort auf diese Frage in der entsprechenden Deputation nachgereicht wird.

Staatsrat Sven Wiebe: Was den korrekten formalen Rechtsweg angeht, ja, sehr gern.

Präsident Frank Imhoff: Herr Staatsrat, eine weitere Zusatzfrage durch den Abgeordneten Claas Rohmeyer. – Bitte, Herr Rohmeyer!

Abgeordneter Claas Rohmeyer (CDU): Muss sich die ZwischenZeitZentrale eigentlich zu einem bestimmten Anteil selbst finanzieren, wird sie voll alimentiert, gibt es Anreize, besonders wirtschaftlich zu arbeiten oder spielt Geld keine Rolle?

Staatsrat Sven Wiebe: Die Beauftragung erfolgt im Rahmen einer Ausschreibung. Das heißt, wir schreiben eine Dienstleistung aus, auf die sich Interessenten bewerben können. Es wird dann das günstigste Angebot ausgewählt und die ZwischenZeitZentrale erhält für ihre Dienstleistung dann eine entsprechende Vergütung. Insofern ist nicht die Rede von Eigenbeiträgen oder so etwas in der Art.

Präsident Frank Imhoff: Herr Rohmeyer, haben Sie eine weitere Zusatzfrage? – Bitte sehr!

Abgeordneter Claas Rohmeyer (CDU): Das klingt ja so, als ob das alles Stückwerk wäre, dass man sich von Projekt zu Projekt hangelt. Sie haben vorher – ich glaube in der Antwort zu Frage 1 – geantwortet, dass es ja eine von der Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa, von der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau, von dem Senator für Kultur und so weiter beauftragte Agentur sei. Der Auftrag bezieht sich dann immer auf den Einzelfall und es gibt keinen Gesamtrahmen?

Staatsrat Sven Wiebe: Zunächst gibt es einmal eine Ausschreibung und aus dieser Ausschreibung ist dann in dem Fall die Zwischennutzungsagentur als Bieter hervorgegangen und bekommt dann diesen Auftrag, über einen mehrjährigen Zeitraum die Zwischennutzungen in Bremen zu unterstützen.

Abgeordneter Claas Rohmeyer (CDU): Alle Zwischennutzungen?

Staatsrat Sven Wiebe: Ja, genau.

Präsident Frank Imhoff: Herr Rohmeyer, haben Sie eine weitere Zusatzfrage? – Bitte sehr!

Abgeordneter Claas Rohmeyer (CDU): Können Sie sagen, wie lange die jetzige Laufzeit dauert und wann die nächste Ausschreibung stattfinden wird?

Staatsrat Sven Wiebe: Es hat gerade eine Ausschreibung stattgefunden und die Beauftragung reicht über mehrere Jahre. Den genauen Zeitraum kann ich Ihnen gern nachliefern.

Abgeordneter Claas Rohmeyer (CDU): Das wäre sehr freundlich.

Präsident Frank Imhoff: Herr Staatsrat, weitere Zusatzfragen liegen nicht vor. – Ich bedanke mich für die Beantwortung!

Anfrage 8: Arbeitsgrundlagen der Antidiskriminierungsstellen an den Regionalen Beratungs- und Unterstützungszentren Bremen, ReBUZ
Anfrage der Abgeordneten Sahhanim Görgü-Philipp, Christopher Hupe, Björn Fecker und Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
vom 23. Oktober 2020

Frau Kollegin, Sie haben das Wort!

Abgeordnete Sahhanim Görgü-Philipp (Bündnis 90/Die Grünen): Wir fragen den Senat:

1. Aufgrund welcher konzeptionellen Arbeitsgrundlagen sollen die Antidiskriminierungsstellen an den ReBUZen ihre Tätigkeiten aufnehmen, um sowohl Präventionsmaßnahmen als auch den professionellen Umgang bei vorliegenden Diskriminierungen sicherzustellen?
2. Inwieweit beabsichtigt der Senat die Einbindung der Akteure des Bremer Antidiskriminierungsnetzwerkes bei der Erarbeitung einer Aufgaben- und Tätigkeitsbeschreibung?
3. Welche Maßnahmen plant der Senat, um zukünftig von der Einzelfallbetrachtung Rückschlüsse auf strukturelle Diskriminierungsformen ziehen zu können?

Präsident Frank Imhoff: Diese Anfrage wird beantwortet durch Frau Senatorin Dr. Claudia Bogedan.

Senatorin Dr. Claudia Bogedan: Sehr geehrter Herr Präsident, meine sehr geehrten Damen und Herren, für den Senat beantworte ich die Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1: Die Regionalen Beratungs- und Unterstützungszentren haben eine Konzeptskizze entwickelt, die sich noch in der ressortinternen Abstimmung befindet. Sie umfasst unter anderem Überlegungen zu der Ausgestaltung der Aufgaben im schulischen Kontext, Zielgruppen, Schnittstellen, Kooperationen, Qualifikationen und Kompetenzen der Mitarbeitenden und dem strukturellen und organisatorischen Rahmen.

Zu Frage 2: Die Konzeptskizze soll in einem zweiten Schritt mit den Akteuren des „Netzwerks gegen Diskriminierung“ abgestimmt werden, bevor die Stellen ausgeschrieben werden.

Zu Frage 3: Eine der Aufgaben der Mitarbeitenden wird die Dokumentation der Fälle im Sinne eines

Monitorings sein, das es ermöglichen soll, steuerungsrelevante Daten beispielsweise für gezielte Maßnahmen in einer bestimmten Region zu generieren. Einzelheiten werden von den Mitarbeitenden zu entwickeln sein. – So weit die Antwort des Senats!

Präsident Frank Imhoff: Frau Kollegin, haben Sie eine Zusatzfrage? – Bitte sehr!

Abgeordnete Sahhanim Görgü-Philipp (Bündnis 90/Die Grünen): Frau Senatorin, könnten Sie uns bitte sagen, zu welchem Zeitpunkt die Mitarbeitenden ihre Tätigkeit bei den ReBUZen aufnehmen werden?

Senatorin Dr. Claudia Bogedan: Das kann ich nicht sagen. Unser Ziel ist jetzt, im Laufe des Novembers das Konzept abgestimmt zu haben, dann im Dezember in die Ausschreibung der Stellen zu gehen und die dann natürlich schnellstmöglich zu besetzen.

Präsident Frank Imhoff: Frau Senatorin, eine weitere Zusatzfrage durch die Abgeordnete Sofia Leonidakis. – Bitte sehr!

Abgeordnete Sofia Leonidakis (DIE LINKE): Frau Senatorin, können Sie sagen, ob die Vorüberlegungen oder die Projektskizze enthalten, dass die neu zu schaffenden Antidiskriminierungsstellen an den Regionalen Beratungszentren für den Schulbereich, die wir sehr begrüßen und auch befördert haben, auch in anonymisierter Form mit der neu zu schaffenden Landesantidiskriminierungsstelle eng kooperieren sollen?

Senatorin Dr. Claudia Bogedan: Genau das sollen sie. Das ist auch Teil des Konzeptes, das vorgesehen ist. Tatsächlich ist das eine der Fragen in der Abstimmung, genau hinzuschauen. Diese Stellen, die wir schaffen, sollen ja keine Stellen nach dem AGG sein, sondern sie haben eine Funktion – wie wir es gerade auch aus der Fragestellung schon herausgehört haben –, für Schülerinnen und Schüler Anlaufpunkte zu sein, um dort im Falle von Diskriminierung auch eine Unterstützung und Beratung zu erhalten. Deshalb ist es ganz wichtig, dass diese Stellen dann auch entsprechend mit den anderen Akteuren vernetzt sind und deshalb wollten wir die Konzeptabstimmung mit dem Netzwerk auch noch einmal abstimmen, damit nachher auch die Zusammenarbeit reibungslos funktionieren kann.

Präsident Frank Imhoff: Vielen Dank, Frau Senatorin! Weitere Zusatzfragen liegen nicht vor.

Mit der Beantwortung dieser Anfrage sind wir am Ende der Fragestunde [angekommen. Die vom Senat schriftlich beantworteten Anfragen der Fragestunde finden Sie im Anhang zum Plenarprotokoll ab Seite 960.](#)

Aktuelle Stunde

Für die Aktuelle Stunde ist von den Fraktionen/der Gruppe kein Thema beantragt worden.

Bevor wir zum nächsten Tagesordnungspunkt kommen, möchte ich Ihnen mitteilen, dass aufgrund interfraktioneller Vereinbarungen der Tagesordnungspunkt 7 ausgesetzt wurde.

Bürgerantrag vom 13. Februar 2020 (Drucksache [20/125 S](#))

Wir verbinden hiermit:

Änderungsantrag zum Bürgerantrag Bericht und Änderungsantrag der städtischen Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung vom 2. Oktober 2020 (Drucksache [20/320 S](#))

Dazu als Vertreterin des Senats Bürgermeisterin Dr. Maike Schaefer.

Die gemeinsame Beratung ist eröffnet.

Als erster Redner hat das Wort der Abgeordnete Ralph Saxe.

Abgeordneter Ralph Saxe (Bündnis 90/Die Grünen): Herr Präsident, meine Damen und Herren! Das kommt ja nicht so oft vor, dass wir hier vorn stehen und über einen Bürgerantrag beratschlagen. Ich zumindest habe es nur ein paar Mal erlebt. Ich finde, das war ein sehr wichtiges Anliegen, was diese verkehrswendebewegten Bürgerinnen und Bürger da anschieben wollten, die, glaube ich, dessen müde waren, dass wir in der Verkehrspolitik immer wieder mit kleinen Schlenkern nicht konsequent genug in die richtige Richtung gehen und die deswegen versucht haben, einen konsequenten Antrag zu machen, der eine Unterstützung für eine Verkehrswende in Bremen sein würde.

Wir haben uns damit nicht leicht getan, aber in einer solidarischen Koalition ist das eben immer so,

dass man am Ende auch einen guten Kompromiss findet, und das ist uns am Ende gelungen. Dieser Bürgerantrag „Platz da!“, finde ich, hat trotzdem am Ende sehr viel erreicht, auch wenn die selbst ein bisschen zähneknirschend in diesen Kompromiss hineingegangen sind. Am Ende ist sehr viel erreicht worden. Eines ist, glaube ich, muss man sagen, als Wirkung dabei übrig geblieben,

(Vizepräsidentin Sülmez Dogan übernimmt den Vorsitz.)

nämlich dass wir uns später im Landtag mit der Absenkung der Quoren für Bürgeranträge beschäftigen. Das, finde ich, ist ein wichtiges Anliegen, was dadurch direkt transportiert wurde.

Den Antragstellern war es sehr wichtig, dass Parkraum anders organisiert wird. Wir haben in Bremen immer noch die Situation, dass wir jedes Jahr 2 000 Autos mehr in der Stadt haben. Wenn man diese Sache weiter denkt, dann werden irgendwann diese Autos nur noch zu stapeln sein, möglicherweise in Quartiersgaragen, wie es in diesem Änderungsantrag steht. Da müssen wir eine ganz entscheidende Wende haben. Es geht nicht nur mit irgendwelchen technischen Lösungen, sondern wir brauchen ganz eindeutig weniger Autos in dieser Stadt. Deswegen hat sich diese Koalition der Parkraumbewirtschaftung als Schwerpunkt gewidmet.

(Beifall Bündnis 90/Die Grünen)

Das haben wir auch schon in der Koalitionsvereinbarung miteinander ausgiebig diskutiert: Was ist damit eigentlich gemeint? Hier in diesem Antrag steht, dass die Parkraumbewirtschaftung in den innenstadtnahen Bereichen mit sehr hohem und hohem Parkdruck überall durchgeführt wird und dass die Preisgestaltung sich an den Preisen für den öffentlichen Nahverkehr orientiert. Zweitens ist dann gesagt worden, dass man auch in den Quartieren Lösungen für die Anwohner*innen schaffen und vermehrt auf Quartiersgaragen setzen will.

Wesentlich war den Antragsteller*innen auch, und das unterstützt die Koalition, dass wir wesentlich mehr Geld für den Fuß- und Radverkehr einsetzen wollen, weil das letztlich die entscheidende Stellschraube ist, wie wir Verkehrswende in unserem Bundesland und überall auf der Welt hinbekommen. Wir müssen da deutlich mehr Geld investieren. Die Antragsteller*innen haben sich an den 36 Euro von Kopenhagen orientiert, quasi die Vorzeigemodellstadt, die es so gibt. Das ist, glaube ich, erst einmal ein gutes Ziel, dem wir hier in Bremen

nacheifern wollen. Das haben wir deswegen auch in diesen Antrag mit hineingeschrieben, dass unser Ziel ganz eindeutig das ist, dass wir diese 36 Euro von Kopenhagen erreichen wollen.

Ich weiß, der FDP ist das alles viel zu viel. Die sagen, das ist jetzt schon viel und genug, was wir in den Radverkehr investiert haben. Wir glauben, wenn eine Verkehrswende wirklich funktionieren soll, dann muss das Angebot des öffentlichen Nahverkehrs, des Fußverkehrs, des Radverkehrs signifikant verbessert werden, und die Mittel für den Autoverkehr müssen gesenkt werden.

(Beifall Bündnis 90/Die Grünen)

Da komme ich ja dann immer mit der Studie aus Kassel, wie das denn eigentlich im Augenblick ist. Im Augenblick geben wir in Bremen 156 Euro für den Autoverkehr aus, wir sind so bei 110 Euro für den öffentlichen Nahverkehr. Wir waren bei 9,32 Euro für den Radverkehr und bei 11 Euro für den Fußverkehr. Sie sehen daran, es gibt einen großen Nachholbedarf dieser Verkehrsträger, die eigentlich verträglich sind für eine moderne Stadt.

Fahrradfahren ist natürlich verträglicher für eine moderne Stadt als ein Auto, was durchaus Abgase hat, die, wenn man sich darunterlegen würde, giftig sind. Natürlich ist Fußverkehr die allerverträglichste Art und Menschen, die zu Fuß gehen, sind, ich sage einmal, besonders schutzbedürftig. Aus dem Grunde gibt es da auch einen Nachholbedarf. Wenn ich die Argumentation richtig weiterführen würde, würde ich sagen, diese 156 Euro, also dieses Viel-zu-viel für den Autoverkehr, was da stattgefunden hat, das hat über Jahrzehnte stattgefunden. Deswegen gibt es diese Infrastrukturen in dieser Stadt, diese autogerechte Stadt, und deswegen gibt es einen Nachholbedarf der Verkehrsträger des Umweltverbundes.

(Beifall Bündnis 90/Die Grünen)

Eine Koalition ist immer eine Kompromissbildung und es freut mich, dass wir diese Hürde wirklich genommen haben, dass wir mit den Bürger*innen tatsächlich versucht haben einen Kompromiss zu finden. Denn das wäre meiner Ansicht nach katastrophal gewesen, wenn es sehr viele Verkehrsbewegte gibt, eigentlich aus fast allen Initiativen in dieser Stadt, die sich zusammengefunden haben oder dieses Anliegen unterstützt haben, und wir als eine Koalition, die die Verkehrswende in dieser Stadt vorantreiben will, das nicht geschafft hätten. Deswegen bin ich sehr dankbar, dass SPD, LINKE,

Grüne und auch die Antragsteller*innen sehr kompromissbereit waren und eben diesen Kompromiss erreicht haben.

Es geht dabei um eine strukturelle Verkehrswende. Ich habe mit denen gesprochen, da waren auch einige Enttäuschte dabei, die gesagt haben, das ist zu wenig. Ich glaube auch, dass das zu wenig ist. Wir haben gleichzeitig die Klima-Enquete. Das, was darin steht und was wir jetzt machen, das reicht nicht annähernd aus, um die Klimaschutzziele bis 2030 und darüber hinaus zu erreichen. Wir müssen gerade im Verkehrsbereich sehr viel mehr machen. Der CO₂-Ausstoß im Verkehrsbereich in Deutschland ist immer noch etwa so hoch wie 1990. Das heißt, dort ist der Bereich, wo wir umsteuern, eine strukturelle Verkehrswende machen müssen, also kein Verkehrswendchen, bei dem wir einmal hier ein Placebo machen und einmal dort ein Placebo, sondern das ist der Ansatz, den die mitgemacht haben: Macht eine konsequente Verkehrswende! Das versuchen wir mit diesem Antrag zu unterstützen. – Vielen Dank!

(Beifall Bündnis 90/Die Grünen)

Vizepräsidentin Sülmez Dogan: Als nächste Rednerin hat das Wort die Abgeordnete Anja Schiemann.

Abgeordnete Anja Schiemann (SPD): Sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren! Auch ich freue mich sehr, dass wir uns mit der Bürgerinitiative auf den nun hier vorliegenden Kompromiss einigen konnten. Auch für meine Fraktion möchte ich mich bei der Bürgerinitiative ausdrücklich für die Kompromissbereitschaft bis zur buchstäblich letzten Sekunde bedanken.

(Beifall SPD)

Eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung im gesamten Stadtgebiet schießt unseres Erachtens aber sehr über das Ziel hinaus und war mit uns nicht zu machen. Völlig unstrittig und klar war an der Sache für uns immer, dass dort, wo Autos illegal oder im schlimmsten Fall sogar sicherheitsgefährdend parken und Rettungsfahrzeuge und Versorgungsunternehmen behindert werden, Parkverbote konsequent durchgesetzt werden können. Wir werden uns deshalb natürlich dafür einsetzen, das Personal für Verkehrskontrollen entsprechend aufzustocken und unterstützen unseren Senator für Inneres dabei ausdrücklich.

(Beifall SPD)

Wie gesagt, bei dem Punkt Parkraumbewirtschaftung hatten wir allerdings einigen Nachbesserungsbedarf, denn es herrscht bei Weitem nicht der gleiche hohe Parkdruck in allen Stadtteilen Bremens. Eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung macht für uns deshalb im gesamten Stadtgebiet keinen Sinn. Stattdessen ist uns mit dem Kompromiss wichtig, dass Parkraumbewirtschaftung prioritär dort umgesetzt wird, wo sie Sinn macht, nämlich in den durch sehr hohen Parkdruck besonders belasteten Gebieten in den innenstadtnahen Stadtteilen.

Unerlässlich dabei ist für uns, dass die Menschen vor Ort mitgenommen werden und in die Planung und Entscheidung über die umzusetzenden Maßnahmen eingebunden werden. Das geht nur mit Beteiligung und Zustimmung der Beiräte in den betroffenen Quartieren.

(Beifall SPD)

Des Weiteren ist für uns mit dem Kompromiss unverzichtbar, dass die Gebühren für Anwohnerparkausweise, wo diese eingeführt werden, sozialverträglich gestaltet werden. Darauf werden wir in den weiteren Beratungen insbesondere achten. Für uns darf es nämlich nicht so sein, dass sich Menschen künftig kein Auto mehr leisten können, obwohl sie es beispielsweise dringend für ihre Arbeit brauchen. Mit dem dritten Punkt des Änderungsantrages ist uns wichtig, dass der Senat bei den Planungen zur Parkraumbewirtschaftung auch auf die Planung und Umsetzung von Quartiersparkplätzen hinwirkt.

Nicht jeder Kraftfahrzeugbesitzer verfügt über den Luxus einer privaten Garage oder eines privaten Stellplatzes. Gerade in den über 100 Jahre alten Straßenzügen in Bremen ist das Auto damals nämlich noch nicht mitgeplant worden, sprich, gerade dort gibt es meist nur wenige legale Parkmöglichkeiten für die Anwohnerinnen und Anwohner. Auch die Einführung des Anwohnerparkens und die zu befürwortende Zurückdrängung des aufgesetzten Parkens werden im Ergebnis in den zu bewirtschaftenden Straßenzügen bedeuten: Der Parkraum wird nicht für alle Anwohner*innen reichen. Den Anwohner*innen dieser Bereiche sollte daher auch eine fußläufig zumutbar erreichbare Alternative zum Abstellen ihres privaten Pkws geboten werden.

(Beifall SPD)

Wenn wir erreichen wollen, dass in Zukunft möglichst viele Menschen auf die Nutzung eines eigenen Pkws verzichten, wird nicht nur wesentlich mehr Geld in den Fuß- und Radverkehr, sondern in den gesamten Umweltverbund investiert werden müssen, also auch in öffentliche Verkehrsmittel und das Carsharing. Denn nur mit einem insgesamt verbesserten Angebot des Umweltverbundes schaffen wir die notwendige Akzeptanz zum nachhaltigen Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel, das Fahrrad oder Carsharingangebot und damit den Verzicht auf die Nutzung eines privaten Pkws.

(Beifall SPD)

Meine Damen und Herren, auch ich bin der Meinung, in einer lebenswerten Stadt wie Bremen sollte auch bezüglich des Lebens und Aufenthaltsorts Straße das Prinzip der sozialen Gerechtigkeit gelten. Natürlich muss unser Ziel die gleichberechtigte Teilhabe aller Verkehrsteilnehmer, seien es Fußgänger, Fahrradfahrer oder Autofahrer, sein. Die von uns angestrebte Mobilitätswende verstehe ich aber als komplexen Prozess, der nicht in kurzer Zeit und vor allem nicht Top-down den Menschen aufgezwungen werden sollte, sondern auf Augenhöhe mit den Menschen zu verwirklichen ist.

Abschließend, meine ich, haben wir nun zu den Forderungen des Bürgerantrags „Platz da!“ einen guten Kompromiss gefunden, der sich auf eine einfache Formel bringen lässt: Parkraumbewirtschaftung in bestimmten Gebieten ja, aber nicht ohne Beteiligung der Beiräte und nur sozialverträglich ausgestaltet. – Vielen Dank!

(Beifall SPD, Bündnis 90/Die Grünen)

Vizepräsidentin Sülmez Dogan: Als nächster Redner hat das Wort der Abgeordnete Ralf Schumann.

Abgeordneter Ralf Schumann (DIE LINKE): Sehr geehrte Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Im November 2019, also ganz genau vor einem Jahr, hat die Initiative „Platz da! Bremen – Mehr Raum für Rad und Fußverkehr“ ihren Bürgerantrag mit mehr als 6 000 Unterstützer*innen eingereicht, und jeder, der selbst einmal für einen Bürgerantrag gekämpft hat, weiß, was das für eine Arbeit ist, bei Wind und Wetter draußen zu stehen, mit den Menschen zu diskutieren und sie zu ihren Unterschriften und auch für das Anliegen zu bewegen. Das kann man nur mit Wertschätzung honorieren, denn Bürgeranträge sind ein demokratisches Mittel, bei dem auch von unten herab in die Parlamente Anliegen der Menschen hineingeführt werden. Dafür

auch noch einmal meinen herzlichen Dank an diese Initiative.

Es zeigt aber wiederum auch, dass das Thema für die Menschen in Bremen wichtig ist. Es verging fast ein halbes Jahr, bis wir hier den Antrag – in unserer Mai-Sitzung war das, glaube ich – besprochen und ihn zur weiteren Beratung in die Deputation überwiesen haben.

Nun, noch ein halbes Jahr später, sind wir hier, um den Antrag der Initiative endlich zu beschließen; nicht in der Originalfassung, aber mit einem Kompromiss, der meiner Meinung nach, nach oben offen ist, denn er ist ein Anfang, ein Schritt zu mehr Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer*innen.

Was will „Platz da!“? „Platz da!“ geht es um mehr Flächengerechtigkeit, mehr Platz also für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen gegenüber dem Auto, mehr Platz für Bewegung und Begegnung.

Davon sind wir auch mit diesem Kompromiss noch weit entfernt. Die momentane Realität sind Nutzungskonflikte, oft auch zwischen Fuß- und Radverkehr. Fahrräder oder E-Roller werden auf Fußwegen abgestellt, Fahrradbügel ganz offiziell auf Fußwegen angebracht. Mehr Platz für Radfahrer bedeutet zurzeit noch weniger Platz für Fußverkehr, nicht weniger Platz für das Auto. Eine höhere Beachtung des Fußverkehrs würde aber auch nicht zulasten anderer Verkehrsarten gehen. Fußverkehr ist schließlich das Bindemittel zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln.

Jeder Verkehrsweg beginnt und endet zu Fuß. In jedem Auto sitzt auch immer mindestens ein*e Fußgänger*in. Es geht nicht darum, die verschiedenen Arten der Mobilität gegeneinander auszuspielen. Es geht mir darum, die verschiedenen Arten der Mobilität in der Verkehrs- und Stadtplanung gerecht widerzuspiegeln. Circa 40 Prozent aller Haushalte in Bremen haben ein Auto, und 40 Prozent der Verkehrswege in Bremen werden mit dem Auto zurückgelegt. Das ist viel. Trotzdem heißt das auch, dass circa 60 Prozent der Haushalte eben kein Auto zur Verfügung haben und 60 Prozent der Verkehrswege eben nicht mit dem Auto zurückgelegt werden, sondern mit öffentlichen Verkehrsmitteln, mit dem Rad oder eben zu Fuß.

Unsere Verkehrsplanung richtet sich aber größtenteils immer noch am Auto aus, ein wenig inzwischen auch am Rad, so gut wie gar nicht an den Bedürfnissen der Fußgänger*innen. Das sieht man

auch an den Flächennutzungen. 3 661 Hektar Verkehrsfläche stehen 2 598 Hektar Wohnungsfläche in Bremen gegenüber, also fast ein Drittel weniger. Das muss aber nicht so bleiben. Unser Kompromiss geht in die richtige Richtung: Konsequentes Abschleppen von illegal parkenden Autos, Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt und in den innenstadtnahen Gebieten und mehr Geld für Rad- und Fußverkehr. Mein Kollege Herr Saxe hat das noch einmal ausgiebig dargestellt.

Da bleibt Luft nach oben. Da können wir noch mehr machen. Jetzt fangen wir aber immerhin schon einmal an, es ist ein erster Schritt in die richtige Richtung. – Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

(Beifall DIE LINKE, SPD, Bündnis 90/Die Grünen)

Vizepräsidentin Sülmez Dogan: Als nächster Redner hat das Wort der Abgeordnete Thore Schäck.

Abgeordneter Thore Schäck (FDP): Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Erlauben Sie mir zwei Vorbemerkungen. Frau Kollegin Schiemann, Sie sagten, dass es darum geht, dass die verschiedenen Arten der Verkehrsteilnahme auf Augenhöhe stattfinden müssen, und lieber Herr Schumann, Sie sagten, dass es nicht darum gehen darf, die verschiedenen Verkehrsteilnehmer gegeneinander auszuspielen.

Damit haben Sie mich abgeholt. Ich habe innerlich tatsächlich einige Male zugestimmt, das kommt auch nicht so häufig vor. In diesem Sinne haben Sie an der Stelle einen guten Job gemacht, und lieber Herr Saxe,

(Zuruf Abgeordneter Björn Fecker [Bündnis 90/Die Grünen])

unsere Vorstellungen zu unserer Verkehrspolitik, die überlassen Sie bitte uns!

(Beifall FDP)

Wenn Sie Interesse daran haben, an unseren Forderungen und unserem Programm mitzuarbeiten, dann freuen wir uns über neue Mitgliederanträge aus jeder bestehenden Fraktion.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, wir debattieren hier noch einmal den Antrag „Platz da!“. Wir als FDP-Fraktion begrüßen es grundsätzlich, dass sich Bürgerinnen und Bürger mit ihren Anliegen einbringen, sich engagieren und sich einsetzen und für eine Sache stark machen und das ja auch noch

freiwillig, das heißt, an der klassischen Parteipolitik vorbei im Interesse ihres eigenen Anliegens.

Dieser Bürgerantrag hat über 6 000 Unterschriften gesammelt, das ist für einen Bürgerantrag ordentlich. Klar muss aber auch sein, es haben halt 6 000 Menschen unterschrieben von rund 600 000 Menschen in dieser Stadt. Das heißt, ungefähr ein Prozent der Bevölkerung haben bisher diesen Antrag unterschrieben. Das heißt aber auch im Umkehrschluss, 99 Prozent der Bremerinnen und Bremer haben diesen Antrag bisher auch nicht unterschrieben. Deswegen wehre ich mich ein bisschen gegen diese Erzählung, dass mit einem solchen Bürgerantrag jetzt die Meinung der Bürgerinnen und Bürger ins Parlament getragen wird. Es wird halt eine Meinung ins Parlament getragen, und zwar von einem Prozent der Bremerinnen und Bremer.

(Beifall FPD)

Das soll jetzt aber nicht darüber entscheiden, ob dieser Antrag inhaltlich sinnvoll ist oder nicht, das ist eine andere Debatte. Inhaltlich enthält der Antrag auch durchaus sinnvolle Aspekte. Das Thema Falschparken ist, das finde ich, durchaus ein wichtiges Anliegen. Das kann niemandem gefallen, dass die Gehwege mit Blech zugeparkt werden. Einmal abgesehen davon, dass es die Straßen ja auch nicht schöner und nicht ansehnlicher macht, ist es natürlich auch gefährlich, gerade für Rollstühle, für Menschen mit Rollator, für Menschen mit Kinderwagen. In diesen Fällen ist es natürlich richtig, Falschparker konsequent zu sanktionieren, im schlimmsten Fall auch einmal abzuschleppen.

Diese Seite der Medaille, die wichtig ist und die eine Seite der Medaille ist, die bespielen Sie sehr gut in diesem Antrag. Das führt mich aber auch zum Kritikpunkt. Wie so oft in Anträgen aus Ihrer Richtung wird ganz viel darüber gesprochen, was man alles schlecht findet, was man alles verbieten will, was man alles bestrafen will, was man alles sanktionieren möchte. Uns fehlen aber in diesem Antrag die Alternativen. Die Frage ist ja: Wo sollen denn in Zukunft die Menschen in den Stadtteilen ihr Auto abstellen, wenn nicht mehr auf der Straße?

Bei mir, wo ich jetzt wohne, in Schwachhausen, wenn Sie sich da einmal die Straßen anschauen: Ja, die sind zugeparkt, und ich würde mir auch eine Alternative dafür wünschen. Wenn man jetzt aber dort das Parken unattraktiv macht, in Teilen verbietet, kostenpflichtig macht, dann werden Sie die

Situation haben, wie Sie sie auch in anderen Städten haben. Ich habe eine Zeit lang in Hamburg gewohnt. Da ist es in vielen Stadtteilen total gewöhnlich, dass man abends durchaus auch einmal 40 Minuten mit dem Auto um den Block fährt und darauf hofft, dass irgendwo eine Parklücke frei wird.

Das löst weder das Problem von zu vielen Autos, von zu vielen parkenden Autos auf der Straße, noch tut es dem Klima gut. Das muss man an dieser Stelle, glaube ich, auch einmal deutlich sagen, liebe Kolleginnen und Kollegen.

(Beifall FPD)

Es bringt dann auch nichts, kostenpflichtiges Anwohnerparken einzuführen. Das wird nämlich letztendlich lediglich dazu führen, dass die Menschen zähneknirschend diese Rechnung, die jetzt auch noch dazukommt zu den vielen Belastungen, bezahlen müssen, was ja im Übrigen auch eine soziale Frage ist, worauf die Kollegin Schiemann von der SPD bisher noch gar nicht eingegangen ist. Das Grundproblem ist ja aber: Selbst, wenn man Anwohnerparken einführt im klassischen Sinne, dann stehen die Autos, die man eigentlich von der Straße weghaben wollte, immer noch auf der Straße. Das war doch eigentlich Ziel dieses Antrages.

Die einzige Lösung dafür sind Quartiersgaragen. Das ist etwas, was wir als FDP-Fraktion auch schon seit einiger Zeit vorschlagen. Das erwähnen Sie leider nur mit einem Halbsatz, auch nur für Neubaulprojekte, und das ist meines Erachtens kein Konzept, wie wir die Straßen tatsächlich autofrei bekommen. Mein Grundproblem – und ich komme zum Schluss – mit diesem Antrag ist, dass dieser Antrag einmal wieder zu stark in Problemen denkt und viel zu wenig in Lösungen

(Zuruf Abgeordneter Björn Fecker [Bündnis 90/Die Grünen])

und auch deswegen das eigentliche Problem nicht lösen sondern vielleicht abmildern und dafür ein neues Problem schaffen wird.

Deswegen lehnen wir diesen Antrag auch heute ab. Wenn Sie irgendwann einen Antrag vorlegen, der tatsächlich das Problem von zu vielen Autos auf den Straßen mit smarten, mit vernünftigen Lösungen angeht, dann sind wir, das verspreche ich Ihnen, sehr gern dabei. – Vielen Dank!

(Beifall FDP)

Vizepräsidentin Sülmez Dogan: Als nächster Redner hat das Wort der Abgeordnete Heiko Strohmann.

Abgeordneter Heiko Strohmann (CDU): Frau Präsidentin, meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich sage vorweg, das haben wir auch schon bei der letzten Debatte zu diesem Bürgerantrag gesagt: Wir werden diesem Antrag zustimmen. Lieber Herr Saxe, ja, wir haben jetzt diesen Bürgerantrag, den beschließen wir hier auch mit großer Mehrheit, aber erreicht haben wir leider noch nichts. Es ist bisher nur beschriebenes Papier.

Wenn ich mir überlege, wie lange dieser Antrag schon hier liegt, bearbeitet wird in endlichen Runden in der Koalition, dann noch einmal heruntergestuft wurde und wir jetzt an die Umsetzung gehen, glaube ich, sind wir gerade einmal erst am Anfang. Trotzdem finde ich es aber richtig, dass wir zumindest jetzt einmal eine klare Richtlinie haben, denn über Parkraumbewirtschaftung reden, gerade in der Innenstadt, tun wir nun schon seit Jahren, Jahrzehnten. Das hat, glaube ich, auch fast jede Partei in diesem Haus – die FDP vielleicht nicht – auch in ihrem Wahlprogramm stehen gehabt.

Ich entsinne mich noch, im letzten Wahlkampf haben wir ja im Viertel auch darüber mit den Beiräten diskutiert und waren uns alle mehr oder weniger einig, dass das, was wir gerade erleben, so nicht weitergeht. Wir waren uns auch einig, dass wir nicht nur, weil wir gegen Autos sind, jetzt – das sieht der eine ja so und der andere so –, sondern dass wir es eigentlich nicht mehr ertragen können, wirklich diese Blechlawine in einigen Stadtteilen so hinzunehmen, dass es ein Sicherheitsrisiko mittlerweile geworden ist, nicht nur für Krankenwagen, nicht nur für die Müllfahrzeuge, nicht nur für Menschen mit Behinderungen, für Familien mit Kinderwagen, sondern dass es auch mittlerweile ein Bild ist, das wir so nicht mehr wollen und dass wir da auch eine Gerechtigkeit haben wollen, denn das ist auch eine Gerechtigkeit.

Lieber Herr Schäck, es gibt keinen verfassungsrechtlichen Rechtsanspruch auf einen kostenfreien Parkplatz vor der Haustür.

(Beifall Bündnis 90/Die Grünen)

Hätte ich jetzt noch nicht gelesen. Ich glaube, deswegen ist es schon richtig, dass wir auch beim Anwohnerparken über diese Gebühr hinausgehen müssen, denn ansonsten werden wir es nicht schaffen, und wir werden auch in den nächsten Jahren

darüber diskutieren. Wir sehen das ja jetzt zum Beispiel auch in Findorff. Da gäbe es für viele die Möglichkeit, hier einen Parkplatz auf der Bürgerweide anzumieten, die Gebühr ist aber ein bisschen teurer als das Anwohnerparken. Nur, wir müssen das irgendwann erreichen. Das wird auch nicht, liebe Frau Schiemann, komplett so passieren, dass alle Hurra schreien.

Ich glaube, wir werden Zielkonflikte haben, spätestens mit den Anwohnern. Wir erleben da ja jetzt gerade die Diskussion im Viertel, in dem es begonnen hat. Nur da müssen wir uns entscheiden: Gehen wir diesen Weg auch konsequent weiter, machen wir das? Dann erwarte ich aber letztlich auch, dass wir den Leuten auch Angebote machen. Da hakt es, und da sind wir nach wie vor, wir haben ja gleich noch die Debatte zum öffentlichen Nahverkehr weiter ausbauen, die Möglichkeiten auch die Fahrradverkehre weiter auszubauen, vernünftige Infrastruktur. Dann bekommt man auch eine Akzeptanz hin, und wir haben ja gute Beispiele, bei denen es einigermaßen funktioniert.

Köln hat es uns ja mehr oder weniger vorgemacht. Ich will einmal Köln und nicht immer Kopenhagen oder Freiburg nennen, das sind andere Städte, die sind anders strukturiert. Köln, glaube ich, ist ähnlich von der Bevölkerung strukturiert wie Bremen, da hat man es ja gemacht. Da gab es auch Gegenwind. Da war das Problem, dass die Parkraumbewirtschaftung nicht kostendeckend war, weil bis zu dem Zeitpunkt Ordnungswidrigkeiten bundesweit festgesetzt wurden, Parkgebühren festgesetzt wurden.

Wir haben ja jetzt die Möglichkeiten, und wir können das jetzt umsetzen, und ich glaube, wir müssen es dann auch konsequent umsetzen. Wie sagte der Kollege aus Köln? Wir haben auch gefragt: Wo sollen die Autos hin? Ach was, wissen Sie eigentlich, wie viele auf einmal wieder ihre Garage entdeckt haben, in der bisher immer nur die Gartenmöbel im Winter standen, die jetzt wieder leergeräumt wurden? Ich glaube schon, dass es ein Weg ist. Den einen Punkt, den die FDP angesprochen hat, finde ich gut, Quartiersparkhäuser. Ich glaube schon, darüber müssen wir reden, dass es die Möglichkeit gibt.

In Hulsberg haben wir ja diese Diskussion gehabt. Da haben wir im Moment, ich kenne jetzt nicht den Sachstand, immer noch das Problem, dass wir für die Anwohner beziehungsweise auch für die Arbeitnehmer dort im Krankenhaus nicht genug

Parkraum haben. Das ist ja ein Verdrängungswettbewerb. So etwas dürfen wir nicht zulassen, da muss es Angebote geben. Ich glaube aber, es ist der richtige Weg. Deswegen auch noch einmal ein Dankeschön an die Bürgerinitiative, dass Sie uns mehr oder weniger oder die Regierung zwingen, jetzt endlich einmal voranzukommen. Sie werden auf alle Fälle die CDU an Ihrer Seite haben. – Vielen Dank!

(Beifall CDU)

Vizepräsidentin Sülmez Dogan: Als nächster Redner hat das Wort der Abgeordnete Ralph Saxe.

Abgeordneter Ralph Saxe (Bündnis 90/Die Grünen): Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Ich war beeindruckt über Ihre Mathematikvorlesung, mit der Sie eingeleitet haben, dass nämlich die Zahl 6 000 nur ein Prozent der Bewohner*innen von Bremen ist. Wenn man auf die Wahlberechtigten schaut, ist es schon ein bisschen mehr als ein Prozent. Das ist letztlich auch egal. Die anderen 99 Prozent sind dabei jedenfalls mehrheitlich nicht gefragt worden. Daher ist das wie gesagt interessant gewesen.

Wir sind ja aber die gewählten Vertreter dieser Bevölkerung in Bremen und werden heute mit über 80 Prozent diesem Bürgerantrag zustimmen. Daher, glaube ich, hat er dann doch in der Stadtgesellschaft, abgesehen von der FDP und einigen Versprengten, doch eine ganz große Mehrheit.

(Beifall Bündnis 90/Die Grünen, DIE LINKE)

Ich wollte dann noch auf Ihre Einlassungen zum Bewohnerparken eingehen. Da habe ich ähnliche Erfahrungen gemacht wie Heiko Strohmann und war auch beeindruckt über den Vortrag des Kollegen aus Köln. Nun muss man sagen, Köln ist im Bereich Verkehr in mancherlei Hinsicht auch gar nicht so gut. Wenn man den Radverkehr und Fußgängerverkehr anschaut, dann bekommt man in der Stadt manchmal das Gruseln. Vom Bewohnerparken, wie es dort stattfindet, nämlich die gesamte Innenstadt für das Bewohnerparken bereitzustellen, davon können wir uns sehr viel anschauen. Deswegen haben wir das auch in die Koalitionsvereinbarung hineingeschrieben, dass wir uns das vorstellen können, das wie in Köln zu machen.

Es ist klar, was weiter passiert. Wenn da dann überall ausschließlich Bewohnerparken erlaubt ist, dann parken die Leute eben in dem Quartier, das benachbart ist. Das ist das Problem, das die Kölner

letzten Endes auch haben. Ich wohne seit 20 Jahren in so einem Bewohnerparkgebiet, auch im schönen Schwachhausen, Herr Schäck, und muss sagen, aufgesetztes Parken gibt es dort nicht mehr, und das ist wohltuend. Die Fußwege haben dort wieder zwei Meter. Das ist sehr gut. Man kann da selbst mit einem Zwillingsskinderwagen hindurchfahren und kann sogar noch jemandem begegnen, der nicht über den Zaun springen muss.

Die Situation ist besser geworden, weil nämlich die ganzen Fremdparker, die vorher in dem Quartier waren, nicht mehr da sind, weil es sich dort für sie nicht mehr lohnt. Aus dem Grunde ist Bewohnerparken nicht das Allheilmittel der Verkehrswende, aber es ist ein Vehikel, das wir benutzen und das wir erkannt haben, um diese Verkehrswende in Bremen zu unterstützen.

Quartiersgaragen sind das auch. Ich habe nichts gegen Quartiersgaragen. Nur das jetzt so darzustellen, als wäre das die sehr gute Idee, um soziale Gerechtigkeit in der Stadt herzustellen. Das vermag ich nun überhaupt nicht zu erkennen. Quartiersgaragen kosten ziemlich viel Geld, wenn man sein Auto darin abstellen will. Die Leute, die wenig Geld haben, werden diese Quartiersgaragen jedenfalls nicht benutzen. Das muss der Wahrheit halber auch noch einmal hinzugefügt werden.

(Beifall Bündnis 90/Die Grünen)

Zur Umsetzung: Herr Strohmann hat gesagt, dass dieser Antrag uns Beine macht. Ich würde das einmal so sehen: Der unterstützt uns freundlich und gibt dem vielleicht noch ein bisschen mehr Schub, als wir ihn vielleicht als Koalition gehabt haben. Das würde ich auch so sehen, aber da ist ja schon viel gemacht worden. Ich weiß, die Bürgermeisterin ist mit Herrn Senator Mäurer in Findorff gewesen, und die beiden haben dieses Projekt, Bewohnerparken an der Bürgerweide, gemeinsam vorangetrieben.

Wir haben die Sache am Hulsberg jetzt angefangen. Diese Einführung ist, glaube ich, gut gelungen. Trotzdem höre ich, es gibt dort sehr viele Proteste, und das muss man eben auch sagen. Wenn wir sagen, wir wollen eine Umverteilung des öffentlichen Raums haben, wir wollen eine Verkehrswende haben, wir wollen, dass weniger Leute mit dem Auto in dieser Stadt herumfahren und mehr Leute zu Fuß und mit dem Fahrrad und mit dem ÖPNV und möglichst auch sicherer unterwegs sind, dann wird das wehtun.

Es gibt keinen Kampf gegen die Klimakrise, der nicht wehtut, den man am Ende nur mit smarten Mitteln gewinnen kann. Das wird am Ende nicht gelingen. Diese Herausforderung, die wir vor uns haben, tatsächlich die Klimakrise zu bewältigen, unseren Beitrag dafür zu leisten, das wird wehtun, und wir müssen dafür einschneidende, harte Maßnahmen vornehmen.

Ich hatte eine Veranstaltung mit Professor Knoflacher. Er war zu der Zeit der erste Fahrradfahrer in Berlin, hinter dem sich Schlangen von Autos gebildet haben, jemand, der die Verkehrswende in Wien ganz entscheidend mitgetragen hat. Er hat gesagt: Herr Saxe, solange die Leute mit ihrem Auto vor ihrer Tür losfahren können und dort einen Parkplatz finden, wo sie hin wollen, können Sie die Verkehrswende vergessen.

Aus dem Grunde ist es vernünftig, dass wir uns als Koalition diese Parkraumbewirtschaftung als einen Schwerpunkt genommen haben, und es ist vernünftig, dass diese Verkehrsbewegten von „Platz da!“ für eine radikale Veränderung der Parkraumbewirtschaftung sind und dafür noch einmal vielen Dank! – Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit!

(Beifall Bündnis 90/Die Grünen)

Vizepräsidentin Sülmez Dogan: Als nächste Rednerin hat das Wort die Bürgermeisterin Dr. Maike Schaefer.

Bürgermeisterin Dr. Maike Schaefer: Sehr geehrte Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Ich glaube, das habe ich heute bei allen herausgehört: Bürgeranträge sind eine gute Sache. Sie schieben gute Prozesse an. Wir hatten einen Bürgerantrag, der war immer gelabelt unter: Kein Billigfleisch in Kantinen. Der hat dazu geführt, dass wir jetzt im Laufe der Zeit alle öffentlichen Kantinen auf Bio umstellen wollen. Bei „Platz da!“ ist es doch jetzt genauso, es ist ein Kompromiss, es ist auch gerungen worden, aber es ist, glaube ich, ein guter Start, um wirklich die Zielkonflikte, die es in einer Stadt gibt, mit begrenztem Raum auch ein Stückchen weit aufzulösen. Deswegen vielleicht, Frau Schiemann, erlauben Sie mir: Das ist es ja gerade nicht, der Ansatz von Top-down, sondern die Initiative kommt ja gerade von unten, kommt von den Bürgerinnen und Bürgern. Deswegen greifen wir sie ja auch dankbar auf.

Es wurde von mehreren gesagt Augenhöhe, auch von Ihnen, Herr Schäck. Ich glaube, ja, darum geht

es, nämlich eine Augenhöhe zu schaffen von Fußgänger*innen und auch Radfahrenden, mit dem Privat-Pkw oder den Pkws, denn das ist nicht gegeben, weder finanziell, also wenn wir uns für eine bessere Ausstattung des Radverkehrrats oder des Fußgängeretats einsetzen, dann ist das so, dass das bisher wirklich im Vergleich zu den vielen Geldern, die wir für Pkws ausgeben, noch lange nicht auf Augenhöhe ist, aber vorher noch weniger war.

Der öffentliche Straßenraum, meine Damen und Herren, der ist vielen Nutzungsansprüchen ausgesetzt. Die Menschen wollen komfortabel zu Fuß, mit dem Kinderwagen, Rollator oder Rollstuhl unterwegs sein, die Kinder wollen spielen. Ich bin so aufgewachsen, dass man noch auf der Straße spielen konnte. Die Häuser wollen erschlossen werden, die Feuerwehr muss zum Einsatz kommen, andere Rettungsfahrzeuge auch. Die Menschen wollen sich begegnen und in angenehmer Atmosphäre verweilen und am Ende müssen auch Fahrräder und Autos fahren und auch parken können.

Da sehen wir, diese Nutzungsansprüche sind viele für den Straßenraum, und sie betreffen auch uns alle. Das heißt, wir sind auch alle aufgefordert, hier Lösungen zu suchen. Es liegt in der Natur der Sache, dass dann auch um Kompromisse gerungen werden muss. Meine Damen und Herren, der vorliegende Änderungsantrag zum Bürgerantrag ist das Ergebnis eines intensiven Abstimmungsprozesses zwischen der Bürgerinitiative „Platz da!“, den Ressorts und auch der Koalition.

Wir haben auch in der zuständigen Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung intensiv mehrmals darüber diskutiert, und ich denke, meine Damen und Herren, das Ergebnis kann sich sehen lassen. Der Änderungsantrag findet einen ausgewogenen Ausgleich zwischen den vielen verschiedenen Nutzungsansprüchen öffentlicher Straßenräume. Herr Schäck, ich muss Ihnen in der Sache wirklich einmal widersprechen, weil Sie dem Antrag vorwerfen, dass er vor allen Dingen sanktionieren oder bestrafen würde. Ich empfinde das nicht. Dass wir handeln müssen, das zeigt ja die Situation, dass wir oft keine Barrierefreiheit auf den Bürgersteigen haben, dass Rettungsfahrzeuge oft Probleme haben, zum Einsatzort zu kommen.

Beispiel Anwohnerparken, also da spreche ich jetzt einmal aus eigener Erfahrung. Ich wohne in einem Anwohnerparkbereich. Vorher war die Straße dichtgestellt und nicht mit den Pkws der Anwohnerinnen und Anwohner – auch, aber nicht ausschließlich –, sondern vor allen Dingen mit vielen

Pendlerinnen und Pendlern und das, obwohl wirklich Parkhäuser in Laufnähe mit über 900 Parkplätzen zur Verfügung standen. Jetzt, nachdem es Anwohnerparken gibt, da finden die Anwohnerinnen und Anwohner Parkplätze. Die Straßen sind nicht mehr vollgestellt. Warum? Weil es für die Pendlerinnen und Pendlern, gerade die, die sich auch länger in dem Stadtteil aufhalten, die vielleicht auch dort arbeiten, am Ende des Tages günstiger ist, im Parkhaus zu stehen als jede Stunde ein Parkticket zu ziehen. Insofern ist das ein sehr hilfreiches Instrument, meine Damen und Herren.

Was wollen wir erreichen? Rettungssicherheit und Barrierefreiheit werden in den Gebieten dann zukünftig konsequent sichergestellt. Wir wollen das vor allen Dingen durch Kontrollen, die intensiviert werden, auch überprüfen. Der Parkraum wird bewirtschaftet, und der Besitz eines eigenen Pkws wird dadurch teurer. Ja, das ist so. Allerdings haben mich auch gerade aus dem Viertel, einem sehr dichtgeparkten Quartier, Meldungen erreicht, Beschwerden erreicht, dass einige Anwohner nämlich nicht nur einen Pkw haben, sondern zwei Pkws und ein Wohnmobil und hinter der Fensterscheibe sitzen und schauen, wann wird ein Parkplatz wieder frei, damit sie ihr eigenes Auto gegen das andere austauschen. Auch das ist bestimmt nicht der Regelfall, aber auch das gibt es.

Meine Damen und Herren, wir werden uns auch in Zukunft vermehrt und verstärkt dem Thema Wohnmobile in der Stadt widmen müssen, denn die erfahren gerade einen Trend, und die brauchen noch sehr viel mehr Platz, wenn sie auf den Straßen oder im Parkraum parken. Für Bewohnerinnen und Bewohner können natürlich in Abstimmung mit den Beiräten Bewohnerparkrechte eingeräumt werden. Für das Parken werden wir im Rahmen der Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans unter Einbindung von Bürgerinnen und Bürgern, Verbänden, Politik und Verwaltung eine angemessene Gebührenhöhe festlegen.

Natürlich soll es auch eine soziale Komponente geben, das ist ganz wichtig. Man muss aber auch einmal sehen, die Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung kommen neben einer Refinanzierung der Kosten für die Neuordnung der betroffenen Straßen vor allen Dingen dem Ausbau des Umweltverbundes zugute – das hat Herr Strohmann hier eingefordert –, also dem Fuß- und dem Radverkehr, Bus und Bahn und auch Carsharingangeboten. Die müssen attraktiver werden, die müssen ausgebaut werden. Das kostet Geld, aber das ist

auch Geld, meine Damen und Herrn, das dann gut in der Verkehrswende angelegt ist.

Die Quartiersgaragen wurden angesprochen. In den Neubaugebieten und bei Neubauvorhaben wird so etwas immer diskutiert und auch mitgeplant, wie zum Beispiel bei den Weserhöfen, im Tabakquartier. Da ist das auch ungleich einfacher. Aber klar, prüfen wir auch, wo zusätzliche Quartiersgaragen in Bestandsquartieren möglich sind. Das ist allerdings dann auch ungleich schwieriger. Ein detailliertes Umsetzungskonzept für die genannten Maßnahmen wird derzeit in der Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans erarbeitet. Das soll im zweiten Quartal 2021 vorliegen.

Parallel laufen Planungen und Umsetzungen für die Pilotquartiere in der östlichen Vorstadt und in Findorff. Herr Strohmann, Sie haben gerade darauf hingewiesen, wie lange dieser Prozess hier mit dem Antrag gedauert hat. Das stimmt, aber zumindest sind die Ressorts nicht ganz untätig geblieben und haben im Viertel am Hulsberg das SUNRISE-Quartier, also ein Anwohnerparkquartier schon eingerichtet, eingeweiht, eröffnet. Ich glaube, wir sind da auf einem sehr guten Weg.

Die umgesetzten Maßnahmen und deren Wirkung werden wir natürlich auch evaluieren und das Konzept dann auch bei Bedarf anpassen. Mit dem Beschluss heute wird also eine kontinuierliche und nachhaltige Verbesserung für die Menschen in den Quartieren mit hohem Parkdruck sichergestellt. Ich glaube, das braucht es auch. Noch einmal, wenn Sie in die Straßen gehen, gerade in eng bebauten Quartieren, ob es die Neustadt ist, ob es Findorff ist, ob es das Viertel ist, ob es der Innenstadtbereich ist, da springt es ins Auge, dass das so nicht bleiben kann. Deswegen ist eine konsequente Parkraumbewirtschaftung allerdings auch wichtig, und da wünsche ich mir auch Mut, dass man zum Beispiel auch Parkgebühren für die Parkplätze an den Straßenrändern dann erhöht, damit es eine Lenkungswirkung Richtung Parkhäuser gibt.

Wir brauchen solche Maßnahmen, um auch wirklich wieder mehr Platz für alle Menschen, die dort wohnen, zu schaffen, damit wir die Barrierefreiheit nicht nur für mobilitätseingeschränkte Menschen, sondern, ich sehe da den Kinderwagen, auch für Eltern mit Kinderwagen schaffen können. Deswegen freue ich mich, dass dieser Kompromiss gelungen ist und wir dann an der Umsetzung auch arbeiten. – Herzlichen Dank!

(Beifall Bündnis 90/Die Grünen)

Vizepräsidentin Sülmez Dogan: Als nächster Redner hat das Wort der Abgeordnete Thore Schäck.

Abgeordneter Thore Schäck (FDP): Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Da wir jetzt mehrfach, entweder ich als Person oder wir als Fraktion, angesprochen worden sind, habe ich mich dazu entschieden, mich nach der Senatorin doch noch einmal zu melden.

Lieber Herr Saxe, es ist wunderbar, dass Sie meine mathematischen Ausführungen zu Beginn nachvollzogen haben. Wir haben ja auch gesagt, dass wir den Vorstoß, dass Bürgeranträge hier in Zukunft auch mit weniger Unterschriften debattiert werden, durchaus unterstützen. Ich halte es trotzdem für hilfreich, gerade in der Blase, in der wir uns hier manchmal bewegen und bei Themen, die wir hier in dieser Runde für wichtig oder unwichtig erachten, wenn wir das auch hier und da einmal einsortieren und schauen, wie viele Menschen das wirklich waren, und wie viel Prozent von Bremen das sind.

Ich glaube, das hat der Herr Kollege Strohmann gesagt: Sie zitieren mich mit den Worten: Es gibt kein Grundrecht auf kostenlosen Parkplatz vor der Tür.

(Zuruf Abgeordneter Heiko Strohmann [CDU])

Ich wollte gerade sagen, ich habe das so nie gesagt, und ich würde Sie bitten, mir keine Worte in den Mund zu legen oder Worte in den Raum zu raunen, die überhaupt nicht dem entsprechen, was ich gesagt habe. Da müssen Sie dann schon genau anhören und korrekte Aussagen treffen.

Ich habe übrigens auch kein Problem mit der Tatsache, dass Anwohnerparken kostenpflichtig wird beziehungsweise dass die Parkplätze, die im Moment kostenlos in den Quartieren genutzt werden, insbesondere durch das aufgesetzte Parken, in Anwohnerparken umgewandelt werden, das durchaus auch kostenpflichtig sein darf. Damit habe ich persönlich überhaupt kein Problem.

Nur geht es doch hier im Moment in der Debatte und der Stoßrichtung dieses Antrages überhaupt nicht darum, das Parken in Zukunft kostenpflichtig zu machen, sondern es geht doch eigentlich darum, dass die Autos und insbesondere der Parkverkehr, der überall in den Quartieren die Bürgersteige vollstehen lässt, von den Straßen kommt. Das passiert doch gerade nicht, indem man das Parken, das wir jetzt haben, so oder so etwas angepasst, in Zukunft kostenpflichtig macht. Dadurch wird das Problem

ja gerade nicht gelöst. Das ist unsere Kritik an diesem Antrag, weil die Autos dann nach wie vor da sind.

Einer meiner Vorredner sagte es bereits: Von Jahr zu Jahr steigt die Anzahl der Autos in Bremen, und Frau Senatorin Dr. Schaefer, Sie sagten auch, dass Sie das häufig sehen, dass Autos die Straßen vollparken auch gerade von Besuchern. Das heißt ja, letztendlich gibt es auch weiter einen Bedarf für Autoverkehr. Das ist für mich die Conclusio, die ich daraus ziehe, dass die Menschen gerade nicht vermehrt sagen, ich brauche das alles nicht mehr, sondern dass sie nach wie vor gern Auto fahren oder sogar Auto fahren müssen, weil es keine Alternativen gibt.

Deswegen wünsche ich mir, dass dieses Haus in Zukunft bitte keine Politik gegen die Bürgerinnen und Bürger macht. Wir hätten uns tatsächlich auch gewünscht, dass Sie gerade jetzt nicht sagen, das Problem kostet in Zukunft Geld, aber es ist dann halt immer noch da, sondern dass Sie in Zukunft eine Politik machen, die versucht, das Problem tatsächlich zu lösen. Das kann dann auch gern kostenpflichtig sein. Damit habe ich kein Problem. Das wäre in diesem Sinne ein massiver Aufschlag zum Thema Quartiersgaragen gewesen.

Dieser eine Halbsatz, der darin steht, der lässt hoffen, auch wenn er sich nur auf die Neubauprojekte bezieht. Die Mehrheit der Bremerinnen und Bremer wohnt nicht in Neubausiedlungen und -wohnungen, sondern im Bestandsbau und in Bestandsquartieren, und dafür haben Sie in Ihrem Antrag bisher keine Lösung präsentiert. Sie haben das Thema dort noch nicht einmal eröffnet. Das ist uns, um für diesen Antrag zu stimmen, ehrlich gesagt, zu wenig. Deswegen werden wir uns bei diesem Antrag auch entsprechend verhalten und gegen diesen Antrag stimmen. – Vielen Dank!

(Beifall FDP)

Vizepräsidentin Sülmez Dogan: Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor.

Die Beratung ist geschlossen.

Wir kommen zur Abstimmung.

Gemäß § 62 Absatz 7 unserer Geschäftsordnung lasse ich zunächst über den Änderungsantrag abstimmen.

Wer dem Änderungsantrag mit der Drucksachen-Nummer [20/320 S](#) zustimmen möchte, den bitte ich um das Handzeichen.

(Dafür CDU, SPD, Bündnis 90/Die Grünen, DIE LINKE)

Ich bitte um die Gegenprobe.

(Dagegen FDP, M.R.F., Abgeordneter Peter Beck [AfD])

Stimmenthaltungen?

Ich stelle fest, die Stadtbürgerschaft stimmt dem Änderungsantrag zu.

Nun lasse ich über den Bürgerantrag abstimmen.

Wer dem Bürgerantrag mit der Drucksachen-Nummer [20/125 S](#) unter Berücksichtigung der soeben vorgenommenen Änderungen seine Zustimmung geben möchte, den bitte ich um das Handzeichen.

(Dafür CDU, SPD, Bündnis 90/Die Grünen, DIE LINKE)

Ich bitte um die Gegenprobe.

(Dagegen FDP, M.R.F., Abgeordneter Peter Beck [AfD])

Stimmenthaltungen?

Ich stelle fest, die Stadtbürgerschaft stimmt dem Bürgerantrag mit Änderungen zu.

Im Übrigen nimmt die Stadtbürgerschaft von dem Bericht der städtischen Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung Kenntnis.

**Den ÖPNV krisenfester aufstellen – Zusätzliche Fahrzeuge kurz- und langfristig bereitstellen
Antrag der Fraktion der CDU
vom 9. November 2020
(Drucksache [20/346 S](#))**

Dazu als Vertreterin des Senats Bürgermeisterin Dr. Maike Schaefer.

Die Beratung ist eröffnet.

Als erster Redner hat das Wort der Abgeordnete Heiko Strohmann.

Abgeordneter Heiko Strohmann (CDU): Frau Präsidentin, meine sehr geehrten Damen und Herren! Wir haben Ihnen einen Dringlichkeitsantrag vorgelegt und hoffen, dass Sie dem alle zustimmen. Ich glaube, dass unsere Verkehrssenatorin Dr. Maike Schaefer nicht nur die mentale, sondern auch die breit getragene Unterstützung des Parlaments braucht, um sich gegen den einen oder anderen durchzusetzen, damit wir in der Pandemiezeit endlich einen sicheren öffentlichen Nahverkehr bekommen.

(Beifall CDU)

Ein wenig überrascht war ich über die Resonanz, nicht nur das Interesse der Medien, sondern auch die Reaktionen der Verantwortlichen, der BSAG, aber auch des Ressorts. Wir haben uns, als wir den Einsatz von privaten Reisebussen in die Diskussion eingebracht haben, gedacht, das wäre eine schöne Unterstützung. Was in Marburg, in Harburg oder in Stade geht oder in den nächsten Wochen wahrscheinlich auch in vielen anderen Kommunen in Niedersachsen, müsste doch vernünftig sein. Es geht nicht darum, das will ich vorweg sagen, Tarifverträge zu unterlaufen, die Barrierefreiheit oder die BSAG an sich oder unseren öffentlichen Nahverkehr infrage zu stellen, sondern wir haben uns gedacht, in bestimmten Gebieten kann man unterstützend private Reisebusse einsetzen, die gezielt Linien entlasten, um die frei werdenden Busse in den normalen Regelbetrieb einspeisen zu können, die Taktzahlen zu erhöhen und den Nahverkehr in bestimmten Stoßzeiten zu entzerren.

Das ist nicht nur eine Frage der faktischen Dinge. Man kann den Leuten natürlich sagen, wir haben Statistiken, dass die Wahrscheinlichkeit der Ansteckungsgefahr oder der Ansteckung in öffentlichen Nahverkehrsmitteln bei soundso viel Prozent liegt, also das ist alles sicher. Ja, das stimmt wahrscheinlich sogar, aber wir wissen alle, das subjektive Gefühl der Menschen ist ein anderes, und wir müssen leider feststellen, dass die Menschen den öffentlichen Nahverkehr nicht so annehmen. Im Sommer war das kein Problem, aber jetzt, gerade in der Herbstzeit, in der viele darauf angewiesen sind, weil sie nicht auf das Fahrrad umsteigen können, ist die große Gefahr, dass sie Probleme bekommen und dann wieder auf Autos oder Fahrgemeinschaften umsteigen, was der von uns allen gewollten Verkehrswende entgegen steht.

Was mich sehr überrascht und verärgert hat ist die Art und Weise, wie mit unserem Vorschlag umgegangen wurde. Befremdet hat mich, dass noch

nicht einmal ansatzweise Planspiele durchgeführt wurden und mit Busunternehmen gesprochen wurde. Dass man sagt, ja, wir wollten ja, aber die Bildungsbehörde wollte nicht so richtig über Entzerrung sprechen, und die Unternehmen sind sowieso alle schwierig. Die wollten auch nicht darüber reden. Ich glaube, liebe Frau Bürgermeisterin Dr. Schaefer, dass man im Sommer mit der Bildungssenatorin und mit der Wirtschaftssenatorin über solche Themen hätte sprechen und dann hätte man solche Punkte schon einmal durchspielen können, um im Herbst sofort bestimmte Dinge umsetzen zu können.

Eins war uns, vielleicht nicht in dieser Massivität, klar: Dass wir im Herbst eine zweite Welle bekommen werden, liegt in der Natur der Sache, gerade nach den Ferien, wenn der Schulbetrieb wieder beginnt. Deswegen haben wir Ihnen diesen Vorschlag gemacht. Es geht nicht nur darum, jetzt, in Pandemiezeiten, einfach zu helfen, unkompliziert Dinge umzusetzen und nicht nur zu problematisieren, sondern es geht mittelfristig auch um die Frage, wie wir die Zeit jetzt nutzen, die Digitalisierung voranzubringen. Wir haben in zwei Drittel der Busse und einem Drittel der Straßenbahnen schon automatisierte Zielsysteme. Warum sind die noch nicht digitalisiert, damit sie eins zu eins über die App gespeist werden können und die Nutzer schauen können, kann ich eine Straßenbahn, einen Bus später nehmen? Dann entzerrt sich das. Also, hier wurde wieder einmal Digitalisierung völlig verschlafen. Das ist der Bereich, in dem nichts gemacht wurde.

Bei der letzten Pressekonferenz habe ich festgestellt: Außer zu problematisieren ist bei Ihnen im Ressort nichts passiert. Ich sage Ihnen: Sie sind die Aufsichtsratsvorsitzende, Sie sind die größte Gesellschafterin oder Eigentümerin, da muss man die auch einmal zurechtweisen und sagen, Leute, ich erwarte das von euch.

(Beifall CDU)

Wir helfen gern und deswegen dieser Dringlichkeitsantrag. – Vielen Dank erst einmal!

(Beifall CDU)

Vizepräsidentin Sülmez Dogan: Als nächster Redner hat das Wort der Abgeordnete Ralph Saxe.

Abgeordneter Ralph Saxe (Bündnis 90/Die Grünen): Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Ich will am Anfang der Rede sagen, dass ich mich

erst einmal für diesen Antrag bedanke, weil in ihm sehr viele gute Ansätze sind. Ich finde, die Antragsbegründung ist ein bisschen der Duktus, die BSAG ist nicht sicher mit ihren Bussen und Straßenbahnen und es ist ein bisschen wie eine Seuchenschleuder. Ich glaube, diesen Duktus dürfen wir miteinander nicht prägen, darüber habe ich mich ein wenig geärgert. Deswegen war zuerst die Variante, machen wir einen Änderungsantrag und die Antragsbegründung weitgehend leer und versuchen, die guten Antragspunkte, die darin stehen, zu unterstützen und zu verändern. Wir haben dann gesagt, und das wollen wir dann auch beantragen, dass wahrscheinlich der beste Weg ist, diese Punkte, die darin stehen, in die Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung zu überweisen und das dort miteinander noch einmal zu diskutieren.

Aber zum Einzelnen: Sie haben schon am Anfang gesagt, es gibt vermutlich wenige Fälle der Ansteckung im öffentlichen Nahverkehr. Das stimmt, das ist fast unter dem Prozentbereich, was man nachweisen kann. Man muss aber sagen, in 75 Prozent der Fälle weiß man eben nicht, wo sich die Leute angesteckt haben. Von daher erleben wir, dass die Leute überall dort, wo sie eng beieinander stehen, sich irgendwie unwohl fühlen.

Deswegen ist, glaube ich, das Entscheidende, was wir jetzt miteinander machen müssen, und so verstehe ich auch Ihren Antrag, die BSAG und die Menschen zu unterstützen, wieder Vertrauen zu schaffen. Das ist zwar in dem Antrag, der mir ein wenig unstrukturiert in den Punkten vorkommt, nicht ganz deutlich durchdekliniert, aber ich höre heraus, dass Sie im Prinzip das Vertrauen wieder herstellen wollen, dass die Leute sich wirklich sicher fühlen, wenn sie in die Busse und Bahnen gehen.

Ich finde auch am Schluss den Ansatz richtig, zu sagen, wir müssen in eine grundsätzliche Debatte darüber kommen, dass wir sehr viel mehr Fahrzeuge brauchen. Das ist doch vollkommen klar. Es wird vermutlich erst einmal nicht die letzte Pandemie gewesen sein, die wird auch nicht so schnell zu Ende gehen, wie wir uns das vermutlich alle wünschen. Deswegen ist es wichtig, dass wir in diesen Zeiten jetzt darüber nachdenken, wie bekommen wir mehr Fahrzeuge dauerhaft auf die Schienen und auf die Straßen.

Das ist der zweite Satz, den ich sagen muss. Wenn der öffentliche Nahverkehr in dieser Pandemie so leidet, Vertrauen verliert, dass am Ende übrig

bleibt, dass dauerhaft nur noch 75 Prozent der ursprünglichen Zahlen an Nutzerinnen und Nutzern dann mit dem öffentlichen Nahverkehr fahren, dann ist die Verkehrswende in ihrer Substanz gefährdet. Wir brauchen einen starken öffentlichen Nahverkehr für die Verkehrswende. So habe ich Ihren Ansatz auch begriffen, auch wenn es explizit so nicht geschrieben war, wollte ich das hier an dieser Stelle noch einmal unterstreichen.

Zu den einzelnen Punkten, die Sie erwähnt haben: Das mit den Reisebussen nehme ich so als ein Mittel der letzten Wahl. Wir sollten versuchen, jetzt mit allen vorhandenen Mitteln, das ist ja auf der Linie 63 passiert, ich weiß, das ist auch auf der Linie 4 passiert, tatsächlich dort, wo es Probleme gibt, die Taktung zu verbessern. Ich höre aber auch, dass es inzwischen Angesteckte im Rahmen der Mitarbeiter*innen der Bremer Straßenbahn AG gibt. Natürlich kann es sein, dass wir zusätzliche Kapazitäten brauchen, gerade wenn man von einem Punkt zu einem anderen Punkt muss. Man kann sich natürlich vorstellen, vom GVZ direkt zum Hauptbahnhof, da kann so ein Reisebus am Ende Sinn machen. Ich habe nur gewisse Hygienebedenken, das muss ich sagen. Die haben nur einen Eingang und einen Ausgang. Das heißt, die werden eben nicht wie bei der Bremer Straßenbahn AG jetzt bei jeder Haltestelle auf- und zugemacht. Das ist aber auch nur ein Gefühl, das ich nicht beweisen kann, dass ich mich dort persönlich unwohl fühlen würde. Bevor wir aber gar keine Lösung haben, ist eine Einbeziehung der Reisebusse in mögliche Lösungen absolut richtig. Es ist auch sinnvoll, Fahrzeuge von nicht so stark frequentierten Linien auf stark frequentierte zu nehmen, das wird meiner Ansicht nach aber auch schon gemacht. Sie haben einen wichtigen Punkt erwähnt, das sind die Schulanfangszeiten, diese besser mit den verfügbaren Linien zu verbinden. Ich würde das noch ergänzen damit, dass es Sinn macht, gestaffelte Schulanfangszeiten einzuführen, damit sich die ganze Gesellschaft dort wirklich entzerrt.

Sie haben dann noch den Punkt Masken und Desinfektionsmittel angesprochen. Ich selbst finde es persönlich wichtig, habe auch mit der BSAG darüber gesprochen. Die haben gesagt, das kann keiner beweisen. Es geht hier um das Schaffen von Vertrauen. Und da glaube ich, dass Desinfektionsspender und dann auch ein Verteilen von FFP2-Masken, die erwiesenermaßen mehr bringen, eine wirksame Maßnahme sein könnten, um dort Vertrauen wieder herzustellen. Deswegen noch einmal vielen Dank für den Antrag. Wir werden den ausgiebig miteinander diskutieren. So habe ich auch

das Ressort verstanden, dass das für gute Vorschläge immer offen ist. Lassen Sie uns gemeinsam versuchen, das Vertrauen in den öffentlichen Nahverkehr miteinander wieder herzustellen. – Vielen Dank!

(Beifall Bündnis 90/Die Grünen)

Vizepräsidentin Sülmez Dogan: Als nächste Rednerin hat das Wort die Abgeordnete Anja Schiemann.

Abgeordnete Anja Schiemann (SPD): Sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren! Auch mir geht es derzeit so, auch ich steige in dieser Zeit der Coronapandemie lieber auf mein Fahrrad als in den Bus oder die Bahn, und zwar nicht, weil die Buslinie vor meiner Tür tagtäglich überfüllt ist, sondern vielmehr deswegen, weil wir in den letzten Monaten lernen mussten, zu anderen Menschen auf Distanz zu gehen und wir auch deshalb im Straßenverkehr wohl instinktiv, so es uns möglich ist, Verkehrsmittel favorisieren, die uns die größtmögliche Distanz zu unseren Mitmenschen ermöglicht.

Der ÖPNV hat durch die Coronapandemie einen gigantischen Imageverlust erlitten. Nach Analyse des Mobilitätsressorts haben ÖPNV und SPNV allein im März und April 2020 90 Prozent Fahrgastrückgänge zu verzeichnen gehabt. Mitte Mai lag die Nachfrage bei nur 45 Prozent des Normalniveaus.

Bund, Länder und Gemeinden müssen deutschlandweit aufgrund von Corona fünf bis sieben Millionen Euro Mindereinnahmen für das Jahr 2020 ausgleichen. In Bremen sind das allein für 2020 circa 35 bis 42 Millionen Euro Einnahmeausfälle, die auszugleichen sind. Seit dem starken Anstieg der Infektionszahlen in Bremen und in Deutschland sind die Fahrgastzahlen gegenüber den Vorwochen wieder deutlich gesunken. In der 44. Kalenderwoche vom 28. Oktober bis 1. November 2020 lag die Nachfrage bei nur noch 60 Prozent des Vorjahres.

Wie geht es nun weiter mit dem ÖPNV als unverzichtbare Daseinsfürsorge, gerade auch für Menschen, die auf den ÖPNV angewiesen sind? Für die vielen tausend Einpendler, die Menschen, die in den Gewerbegebieten wie dem GVZ und der Hansalinie arbeiten, und natürlich die Schülerinnen und Schüler, die ihren Schulweg nicht immer mit dem Fahrrad zurücklegen können. Die Antwort,

meine Damen und Herren, liegt auf der Hand: Damit der ÖPNV nicht dauerhaft weiter Fahrgäste verliert, sind Maßnahmen zur Attraktivierung des ÖPNV erforderlich, und es bedarf ganz klar einer deutlichen Angebotsoffensive.

(Beifall SPD)

Wir brauchen zum einen mehr Kapazität unter anderem durch Taktverdichtung im Bus- und Straßenbahnverkehr und zum anderen durch attraktive und einfach verständliche Tarifsysteme.

Natürlich darf die Fahrt in Bussen und Bahnen aktuell während der jetzt noch anhaltenden zweiten Pandemiewelle und im Teil-Lockdown nicht zum Infektionsrisiko werden. Gerade in der Buslinie 63, die zwischen dem Bremer Hauptbahnhof und dem GVZ verkehrt und auch auf der Straßenbahnlinie 4 herrschte in den vergangenen Wochen teils dringvolle Enge, und es war dringender Handlungsbedarf ob der Einhaltung der Hygiene- und Abstandsregeln geboten.

Lobenswert finde ich aber – das ergibt sich auch aus der heutigen Antwort des Senats auf unsere Anfrage zum Infektionsrisiko im ÖPNV, die heute leider nicht mehr zum Verlesen und zum Beantworten gekommen ist,

(Abgeordneter Dr. Magnus Buhlert [FDP]: Die ist schriftlich beantwortet!)

die wurde schriftlich beantwortet, genau –, hat die BSAG diesbezüglich gehandelt. Seit dem 9. November 2020 ist das Angebot in Richtung GVZ erhöht worden, die neue Expressbuslinie 63S verkehrt aktuell zehnmal am Tag gezielt zu den Schichtwechseln, um die Linie 63 zu entlasten. Auch die fahrgaststarke Linie 4 fährt ab sofort an Werktagen im Fünfminutentakt.

(Beifall SPD, Bündnis 90/Die Grünen)

Die BSAG beabsichtigt außerdem aufgrund der Veränderung der Fahrgastströme, auch bei weiteren stark frequentierten Linien das Fahrangebot zwischen den Berufsverkehrszeiten um 33 Prozent auf einen 7,5-Minutentakt zu verdichten. Ich finde, das ist wirklich ein sensationelles Angebot.

Diese und die weiteren in der heutigen Antwort des Senats beschriebenen Maßnahmen sind eine richtige und wichtige Investition für die dringend notwendige Attraktivierung des öffentlichen Nahverkehrs.

Bezüglich der Einbindung von Reisebussen macht es nach meiner Auffassung Sinn zu untersuchen, auf welchen Strecken Reisebusunternehmen einzelne Fahrten übernehmen könnten, damit die Busse und Bahnen im Linienverkehr entlastet werden können. Fakt ist aber auch, dass der Einsatz von Reisebussen im gesamten Netz nicht möglich ist, unter anderem deswegen, weil sie zum Beispiel im Gegensatz zu den regulären Linienfahrzeugen von ihren Maßen höher sind und unter einigen Unterführungen nicht hindurchkommen. Zudem fehlt es in Reisebussen an Ticketautomaten, an Einrichtungen für die Ampelsteuerung und vor allem an der Barrierefreiheit.

Trotzdem finde ich es gut, dass der Senat und die BSAG das Hilfsangebot der Reisebusunternehmen nicht kategorisch ablehnen, sondern ihren machbaren Einsatz beispielsweise auf den Linien 52 nach Huchting-Kattenturm und 29 Kattenturm – Neue Vahr-Nord als mögliche Strecken in Betracht ziehen.

Die Finanzierung aller im Vorfeld beschriebenen Maßnahmen über den Bremen-Fonds halten auch wir für wünschenswert und sachgerecht, denn die Pandemie wird uns nach Einschätzung der Experten noch eine ganze Weile begleiten und sich auch weiterhin auf den ÖPNV als öffentliche Daseinsfürsorge unmittelbar auswirken.

Weil sich damit, liebe CDU, schließlich fast alle in Ihrem Dringlichkeitsantrag geforderten guten Maßnahmen in Umsetzung beziehungsweise in Untersuchung befinden, regen auch wir an, Ihren Antrag zur weiteren Beratung und Diskussion in die Deputation für Mobilität, Bau- und Stadtentwicklung zu überweisen. – Herzlichen Dank!

(Beifall SPD, Bündnis 90/Die Grünen)

Vizepräsidentin Sülmez Dogan: Als nächster Redner hat das Wort der Abgeordnete Thore Schäck.

Abgeordneter Thore Schäck (FDP): Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Dieses Virus und die dadurch ausgelöste Krise sind real. Das spüren wir, glaube ich, jeden Tag, wenn wir mit Freunden und Familie sprechen, durch die Innenstädte laufen und uns mit Bussen und Bahnen durch die Stadtteile bewegen. Von dieser Krise sind insbesondere diejenigen Branchen betroffen, in denen viele Menschen auf engem Raum zusammenkommen, sei es die Festival- und Eventbranche oder auch der öffentliche Personennahverkehr.

Wir haben uns auf die Fahne geschrieben, dass mehr Menschen davon überzeugt werden sollen, statt des eigenen Autos den ÖPNV zu nutzen. Das funktioniert insbesondere über ein attraktives Angebot. Normalerweise sprechen wir an dieser Stelle insbesondere über Taktung, über ein dichteres Haltestellennetz, kürzere Wege zu den nächsten Haltestellen und so weiter. In diesen Pandemiezeiten sprechen wir, wenn es um die Attraktivität des ÖPNV geht, allerdings insbesondere über die Frage, ob der ÖPNV unter den herrschenden Rahmenbedingungen und Einschränkungen überhaupt so noch angeboten werden darf. Wir sprechen über Hygienemaßnahmen, und besonders über genügend Abstand in den Bussen und Bahnen.

Teilweise sind diese so überfüllt, dass auf manchen Strecken ein Ansteckungsrisiko gegeben ist, teilweise sind sie aber sehr leer, weil Menschen sich nicht trauen, in die Busse und Bahnen zu steigen und diese zu nutzen. Daher ist es wichtig, dass wir gemeinsam mit einem entsprechenden Angebot und vielleicht mehr Aufklärung durch Marketing, durch entsprechende Werbemaßnahmen dafür sorgen, dass die Busse und Bahnen nicht nur sicher sind, sondern dass die Menschen in dieser Stadt das auch erfahren und verstehen, dass man sich in den Bussen und Bahnen in Bremen sicher bewegen kann.

Herr Saxe, Sie hatten das Thema eben schon einmal ganz kurz gestreift, das betrifft nicht nur die Fahrgäste, die Kundinnen und Kunden, sondern in Teilen auch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der BSAG, für die es wahrscheinlich auch nicht besonders schön ist, in überfüllten Bussen und Bahnen ihrer Arbeit nachzugehen und ständig mit einem komischen Gefühl in den Arbeitsalltag zu starten.

Mir ist klar, dass die BSAG nicht von heute auf morgen unzählige neue Busse und Fahrerinnen und Fahrer heranschaffen kann. Aber da draußen gibt es jede Menge Busunternehmen, es gibt Reisebusunternehmen, Fernbusunternehmen, denen das Geschäft durch diese Krise in den letzten sechs bis neun Monaten massiv weggebrochen ist und die um das Überleben kämpfen. Deswegen ist mein Appell an Sie, und da danke ich der CDU-Fraktion für das Einreichen dieses Antrags: Arbeiten Sie mit diesen Unternehmen zusammen! Das ist eine Win-win-Situation für beide Seiten. Diese Unternehmen haben wieder Geschäfte und können überleben

und Sie können den kurzfristigen Mehrbedarf abdecken, der durch diese Coronapandemie entstanden ist.

Es ärgert mich ein wenig, wenn ich mich an die Deputationsitzung erinnere, die wir digital hatten. Da zog sich diese Irritation auch durch verschiedene Fraktionen, dass aus der Behörde, dem Ressort wieder Gründe herangeschafft werden, warum irgendetwas nicht geht und irgendwelche Genehmigungen und Lizenzen der Reisebusunternehmer und Fahrerinnen und Fahrer fehlen. Ja, das verstehe ich alles, das höre ich, das mag auch so sein, aber das lässt sich lösen. Wenn man Lösungen erarbeiten möchten, dann ist es vielleicht möglich, kurzfristig den Bedarf an gewissen Vorschriften auszusetzen und Lizenzen auszustellen, um die Folgen dieser Pandemie abzufedern. Ich wünsche mir, dass in den entsprechenden Ressorts wieder stärker die Mentalität einkehrt, gerade nicht so sehr in Problemen zu denken und wieder 150 Gründe zu haben, warum etwas nicht funktioniert, sondern mehr in Lösungen zu denken und zu überlegen, wie man in diesen schwierigen Zeiten vielleicht kurzfristig und flexibel, nicht mit der 100-prozentigen Lösung, aber mit einer 98-prozentigen Lösung, Abhilfe schaffen kann.

Es ist auch unerlässlich dafür, ich habe es eingangs erwähnt, gerade wenn wir mehr Menschen dazu bewegen möchten, den ÖPNV zu nutzen, sind solche Phasen entscheidend. Wenn wir es uns jetzt erlauben, dass der ÖPNV über sechs, neun, zwölf, achtzehn Monate ein merkwürdiges Image bekommt und Menschen es sich abgewöhnen, dort einzusteigen, dann wird es ganz schwierig, das gemeinsame Ziel, das wir haben, zu erreichen. Deswegen bitte ich Sie darum, diesem Antrag zuzustimmen. Ich halte den Antrag für sinnvoll. Wir werden es als FDP-Fraktion auch tun und diesen Antrag der CDU-Fraktion unterstützen. Er entspricht dem, was wir selbst schon gefordert haben, und es ist ein sinnvoller Ansatz, um kurzfristig Abhilfe zu schaffen. – Vielen Dank!

(Beifall FDP, CDU)

Vizepräsidentin Sülmez Dogan: Als nächster Redner hat das Wort der Abgeordnete Ralf Schumann.

Abgeordneter Ralf Schumann (DIE LINKE): Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Seit etwa zwei Wochen wird in Bremen intensiv darüber debattiert, wie insbesondere Angestellte des GVZ und Schüler*innen mit Bussen und Straßenbahnen

fahren können, ohne sich mit Covid-19 anzustecken und vor allen Dingen auch, ohne Sorge vor einer Ansteckung fahren zu können.

(Vizepräsidentin Antje Grotheer übernimmt den Vorsitz.)

Allerdings ist diese Debatte gar nicht so neu. Bereits im April berichtete „buten un binnen“ von überfüllten Bussen der Linie 63 zum GVZ und von Menschen, die Angst hatten, diese Busse zu benutzen, aber sonst keine andere Wahl hatten, zur Arbeit zu kommen. Sie berichteten davon, dass die BSAG keine Kontrolleure mehr in diesen Bussen einsetze, um sich nicht der Gefahr einer Infektion auszusetzen. Die Lage war also damals schon sehr ernst. Über den Sommer ist die Debatte abgeflacht wie in allen anderen Bereichen, was Covid-19 betrifft. Das Problem ist aber nicht weniger ernst geworden. Im Gegenteil, wir haben jetzt in Bremen viel mehr Infektionen als noch im April. Das Ansteckungsrisiko ist wesentlich höher und im April waren die Busse und Bahnen nicht ansatzweise so ausgelastet wie jetzt.

Wir haben Herbst, die Menschen nutzen trotz Angst vor Ansteckung wieder vermehrt den öffentlichen Nahverkehr. Zwar ist die Auslastung noch lange nicht wieder bei 100 Prozent, aber auch eine Auslastung von 70 oder 75 Prozent reicht aus, um den wichtigen Mindestabstand eben nicht mehr einhalten zu können.

Die wissenschaftlichen Aussagen zum Infektionsgeschehen in Bussen und Bahnen sind bisher widersprüchlich. Einerseits hat eine Auswertung des Robert-Koch-Instituts keine Hinweise auf ein gesteigertes Infektionsgeschehen im ÖPNV erbracht, andererseits gibt es internationale Studien, die ein erhöhtes Infektionsgeschehen nahelegen. Wenn es jetzt immer heißt, Infektionen treten meist im eigenen Haushalt auf, muss man zu bedenken geben, dass diese Infektionen irgendwoher von außen eingetragen werden mussten.

Die Ängste der Menschen sind also durchaus berechtigt. Viele Menschen nutzen deswegen zurzeit dann doch lieber das eigene Auto oder bleiben, wenn sie eine Arbeitsstelle haben, die das ermöglicht, zu Hause im Homeoffice. Das Vertrauen in den öffentlichen Nahverkehr sinkt und das ist bedauerlich. Gleichzeitig sind aber nach wie vor viele Menschen auf den funktionierenden und sicheren ÖPNV angewiesen. Dazu gehören Schüler*innen, die einen weiten Weg zur Schule haben, der nicht

einmal eben zu Fuß zurückzulegen ist, und Arbeitnehmer*innen, die ihren Arbeitsplatz nicht nach Hause nehmen können.

Genau das spiegelt uns auch die BSAG wider. Es gibt ganz klar erkennbare Hauptstrecken und Hauptstoßzeiten, in denen kein Mindestabstand in den Fahrzeugen der BSAG sichergestellt werden kann. Für diese Hauptstrecken ist es uns nicht möglich, irgendwie Abhilfe zu schaffen, obwohl wir das Problem seit dem Frühjahr auf dem Tisch liegen haben? Das wäre doch wirklich ein Armutszeugnis. Apropos Armut, in den sozial benachteiligten Stadtteilen ist das Infektionsgeschehen in Bremen am größten. Ein Grund dafür, sagen Experten, sei der Anteil der Arbeitnehmer*innen in prekären Beschäftigungen, Beschäftigungen, bei denen kein Mindestabstand eingehalten werden kann. Viele prekäre Beschäftigungen gibt es in der Logistikbranche. Außerdem gab es dort auch schon einige Ausbrüche, zum Beispiel bei der DHL. Sicher zur Arbeit und nach Hause kommen diese Menschen auch nicht. Das kann einem doch mehr als zu denken geben.

Die BSAG ist an ihre Kapazitätsgrenzen gekommen. Alle verfügbaren Fahrzeuge sind im Einsatz. Kein weiteres Personal ist vorhanden. Alles, was möglich ist, wurde möglich gemacht, heißt es. Gleichzeitig stehen im ganzen Land die privaten Busflotten einschließlich Fahrer*innen still. Sie haben schon Hilfe angeboten und haben schon kommuniziert, dass es nicht an den genannten technischen und tarifrechtlichen Hürden scheitern müsste. Woran scheitert es dann? Am guten Willen? An der nötigen Phantasie? Das mag ich nicht glauben. Vielleicht eher, dass immer alles einhundertprozentig sicher sein muss, alle Für und Wider abgewogen werden müssen. Doch das kostet Zeit, und Zeit haben wir momentan nicht. Deswegen meine eindringliche Bitte an die Verantwortlichen, lassen Sie neue Ideen zu, prüfen Sie alles, was geht, was möglich ist und was unmöglich klingt und setzen Sie es möglichst im schnellsten Umfang um und machen Sie Unmögliches möglich. Man könnte jetzt denken, dass ich in diesem Fall schon eine gewisse Nähe zu Herrn Strohmann habe.

(Abgeordneter Björn Fecker [Bündnis 90/Die Grünen]: Die Idee liegt nahe! – Abgeordneter Thomas Röwekamp [CDU]: Offensichtlich nicht!)

Es gibt eben Dinge zwischen Himmel und Erde, die so sein können. Trotzdem habe ich mir den Antrag durchgelesen, und wer acht Punkte

(Glocke)

in einen Beschluss bringt, der muss sich vielleicht nicht wundern, dass es noch weiter debattiert werden muss. Vielleicht wäre ein kurzer prägnanter Antrag in diesem Fall besser gewesen. – Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Vizepräsidentin Antje Grotheer: Als nächster Redner hat das Wort der Abgeordnete Heiko Strohmann.

Abgeordneter Heiko Strohmann (CDU): Frau Präsidentin, meine sehr geehrten Damen und Herren, lieber Herr Schumann! Der letzte Satz, noch einmal vielen Dank dafür, ich wurde auch schon langsam unruhig. Mich hatte schon in der Deputation sehr überrascht, dass sich jetzt gerade DIE LINKE für private Busse einsetzt, aber außergewöhnliche Zeiten erfordern außergewöhnliche Maßnahmen. Deswegen unterstützen wir das auch.

(Zuruf Abgeordneter Thomas Röwekamp [CDU])

Ich will ganz kurz noch einmal sagen, wir werden der Überweisung zustimmen, aber ich sage Ihnen ganz ehrlich, schweren Herzens, ansonsten werden Sie den Antrag wahrscheinlich ablehnen, aber ich will noch einmal etwas Grundsätzliches sagen. Was mich bei dieser ganzen Debatte geärgert und genervt hat, und Herr Schumann ist ja zum Glück mein Kronzeuge, er hat ja vom April 2020 schon gesprochen. Diese Bräsigkeit der Behörde und der BSAG, sie haben sich keinerlei Gedanken gemacht, was könnte vielleicht im Herbst, wenn die Sonne weg ist, passieren? Genau darauf aufsetzend, wie die Menschen im Frühjahr es wahrgenommen haben, dass die Wahrscheinlichkeit im Herbst genauso hoch ist, und es ist nichts passiert. Es ist wirklich nichts passiert!

(Beifall CDU)

Dann, als wir schon in der Deputation darauf hingewiesen haben, dass jetzt einmal endlich etwas passieren muss, sind nur Ausreden und polemische Aussagen auch gerade von Frau Senatorin gekommen. Es ist so, Frau Dr. Schaefer, es ist so. Ich meine, wie Sie mit Frau Neumeyer umgegangen sind, war ja schon ziemlich grenzwertig. Das muss man ehrlicherweise sagen. Ich verstehe einfach nicht, gerade liebe Grüne, wenn wir die Verkehrswende voranbringen wollen und das Instrument des öffentlichen Nahverkehrs wirklich nach vorn bringen wollen, dass wir nicht solche Krisen als Chance nutzen und als Marketing. Hätten wir die

vernünftig aufgestellt, dann hätte die BSAG pures Marketing für öffentlichen Nahverkehr machen können, pures Marketing. Für jeden Imbiss, für jede Gastronomie haben wir ein Konzept erwartet oder zumindest Desinfektionsspender, warum geht das nicht bei der BSAG? Warum geht das nicht? Warum kann man nicht innerhalb von drei Monaten bestehende Zählsysteme umnutzen, digitalisieren und sagen, Leute, seht hier auf die App? Warum geht das nicht?

(Beifall CDU)

Vizepräsidentin Antje Grotheer: Herr Strohmann, gestatten Sie eine Zwischenfrage des Abgeordneten Beck? – Bitte, Herr Beck.

Abgeordneter Peter Beck (AfD): Herr Strohmann, eine Frage hätte ich dazu. Seit gestern soll es ja wohl im Bund eine Beschlussvorlage geben, in der die CDU-Kanzlerin empfiehlt, dass auf den Aufenthalt in geschlossenen Räumen mit Publikumsverkehr oder nicht notwendige Fahrten mit öffentlichen Beförderungsmitteln verzichtet werden soll. Ich weiß nicht, ist Ihnen das bekannt? Merkel und Co sprechen sich erstmalig gegen das Benutzen des ÖPNV aus und Sie kommen jetzt mit einem Antrag, dass der ÖPNV ausgebaut werden soll, obwohl Ihre Kanzlerin sagt, dass die Leute nicht den ÖPNV benutzen sollen?

Abgeordneter Heiko Strohmann (CDU): Diese Aussage ist mir nicht bekannt, ehrlicherweise kann ich mir das auch nicht vorstellen, weil es auch im Zusammenhang widersprüchlich wäre, dass gerade der Bund ja auch massiv Gelder in die Absicherung des öffentlichen Nahverkehrs steckt. Ich weiß nicht, woher Sie das haben, wahrscheinlich Facebook oder Untergrund-AfD-TV oder Radio Moskau, keine Ahnung. Ich weiß es nicht, also mir ist das nicht bekannt. Eine weitere Frage möchte ich nicht in meiner Redezeit, ich wollte hier eigentlich etwas Sinnvolles sagen. Sie können mir das ja schicken per Messenger, ist kein Problem. Vielen Dank.

Jetzt einmal wieder zurück, weg von der Weltverschwörung wieder in das Tagtägliche des öffentlichen Nahverkehrs. Also, das verstehe ich nicht, dass wir wirklich dieses Instrument nicht genutzt haben, und das ärgert mich schon. Da sage ich jetzt auch, schweren Herzens werden wir der Überweisung zustimmen, aber ich sage Ihnen ehrlicherweise, es müsste jetzt eigentlich schon gehandelt werden, irgendwann wird es dann ein wenig zu spät sein. Ich erwarte spätestens in den nächsten

ein, zwei Wochen wirklich konkrete Maßnahmen, wie wir subjektiv an dieses Thema herangehen und wirklich wieder den Menschen ein Gefühl geben, ja, du bist sicher im öffentlichen Nahverkehr, ja, du kannst dich hier von A nach B bewegen. Und wir tun alles Mögliche, nicht nur faktisch, sondern auch subjektiv, dass du dich sicher fühlst und dass du auch sicher bist. Dieses Signal erwarte ich von einer verantwortungsvollen Verkehrssenatorin, das sage ich Ihnen ganz ehrlich, Frau Dr. Schaefer.

(Beifall CDU)

Wenn Sie keine Lust mehr auf den Verkehrsbe-
reich haben, dann geben Sie ihn ab, geben Sie ihn
Frau Dr. Schilling, dann haben wir es mit Häfen
und allem anderen zusammen, dann ist das auch in
Ordnung, kann ich auch verstehen. Dann machen
Sie ein wenig Umwelt und ein wenig Bauverhinde-
rung, das können Sie alles machen, aber ich er-
warte von Ihnen, Sie sind dafür gewählt, dafür
wirklich alles Menschenmögliche in dieser schwie-
rigen Zeit zu tun. – Vielen Dank!

(Beifall CDU)

Vizepräsidentin Antje Grotheer: Als nächste Red-
nerin hat das Wort die Bürgermeisterin Dr. Maike
Schaefer.

Bürgermeisterin Dr. Maike Schaefer: Sehr geehrte
Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Ja,
beim ÖPNV gibt es ein subjektives Sicherheitsge-
fühl und ein objektives Risiko, und das muss einge-
schätzt werden. Mich erstaunt zum Teil schon, wie
die Debatte geführt wird, auch von Ihnen, Herr
Schumann, das muss ich ganz ehrlich sagen. Wenn
man Ihrer Rede gefolgt ist, hat man das Gefühl, als
ob es im ÖPNV ein unkalkulierbares Risiko geben
würde. Sie sprechen von internationalen Studien.
Nicht in jedem Land gibt es eine Maskenpflicht,
noch nicht einmal im Supermarkt, da muss man nur
nach Holland gehen. Deswegen, finde ich, sollte
man sich auf eine Studie des RKI verlassen, die
schauen sich nämlich die Situation in Deutschland
an. Das RKI, das Robert-Koch-Institut, sagt, das In-
fektionsrisiko, das Risiko, sich mit dem Coronavirus
in Bussen und Bahnen anzustecken, ist gering.

Wir haben aber ein subjektives Sicherheitsgefühl,
und das kann ich auch gut nachempfinden. Wenn
man mit vielen fremden Menschen in einem Bus o-
der einer Bahn sitzt, fühlt man sich in Zeiten eines
Virus, einer Pandemie, erst einmal unwohl. Das
geht uns in anderen Bereichen auch so. Vorhin hat-
ten wir die Frage, wie sieht ein Hygienekonzept in

einem Parkhaus aus? Überall, wo wir die Men-
schen, auf die wir treffen, nicht kennen, ist das
schwierig. Deswegen gilt es, das Vertrauen in den
ÖPNV wieder herzustellen.

Es gibt eine bundesweite Kampagne – das ist nicht
nur eine bremenweite, sondern eine bundesweite
Debatte – auch bei dieser bundesweiten Kam-
pagne, Sie haben vielleicht die Plakate „Ich bin
Wiedereinsteiger*in“ gesehen, geht es darum, den
Menschen nahe zu bringen: Wenn ihr mit Bus und
Bahn fahrt und wir haben die Maskenpflicht und
jeder trägt eine Maske, dann setzt ihr euch nicht
einem unkalkulierbaren Ansteckungsrisiko aus.
Das ist, glaube ich, wichtig zu wissen. Aber Herr
Strohmann, Sie können mir glauben: Ich habe noch
sehr viel Lust, weiter als Verkehrs- und Mobilitäts-
senatorin zu wirken, und das lasse ich mir auch
nicht von Ihnen absprechen.

(Beifall Bündnis 90/Die Grünen)

Ich bin auch erstaunt über Ihre Debatte, Herr Stro-
hmann, die mir oder der BSAG Bräsigkeit vorwirft.
Wenn man sich anschaut, was seit dem Frühjahr al-
les gemacht worden ist, kann man uns und der
BSAG wahrlich keine Untätigkeit nachweisen und
uns vorwerfen, wir hätten nicht nachgebessert. Wir
haben das gemacht. Das möchte ich jetzt einmal
aufzählen:

Es wurde schon im Frühjahr, schon im Frühjahr,
Herr Strohmann, die Linie 63 Richtung GVZ deut-
lich verstärkt. Im aktuellen Teil-Lockdown fährt die
BSAG den normalen Regelfahrplan weitgehend
ohne Einschränkungen. Sie hat alle Fahrzeuge, die
verfügbar sind, auf allen Linien eingesetzt. Seit
dem 9. November 2020 ist das Angebot in Richtung
GVZ nochmals erhöht worden. Wir waren nicht un-
tätig, Herr Strohmann, sondern wir haben gehan-
delt. Die neue Expressbuslinie 63S verkehrt zehn
Mal am Tag gezielt zu den Schichtwechselzeiten,
um die Linie 63 zu entlasten und insbesondere zwi-
schen Am Wall und Pappelstraße zusteigenden
Fahrgästen eine Mitfahrt zu ermöglichen.

Weiterhin verkehren seit Juni auf der Straßenbahn-
linie 1 in der Regel nur breite Straßenbahnen mit
einer 20 Prozent höheren Platzkapazität als die
schmaleren älteren Fahrzeuge. Wir haben be-
schlossen, Sie wissen, dass wir neue Straßenbah-
nen anschaffen, das „Nordlicht“, dass die alten
Straßenbahnen, die normalerweise jetzt von der
Schiene genommen worden wären, weil sie zum
Teil mehr als ihr Alter erreicht haben, weiterfahren.
Das gilt auch für die Busflotte. Wir haben neue

Busse bestellt, wir haben Wasserstoffbusse bestellt, wir haben Elektrobusse bestellt, und trotzdem lassen wir alles, was wir derzeit an Fahrzeugmaterial haben, weiterfahren. Es geht auch darum, erst einmal die eigene Flotte zu nutzen, Herr Strohmann.

Die BSAG prüft weitere Angebotsausweitungen durch die gezielte Einbindung von Reisebusunternehmen, aber es geht nicht darum, sie irgendwo einzusetzen. Wenn Sie sagen, wir sind Bedenkenträger, ja, es gibt auch pragmatische Dinge, die man lösen muss. Das fängt mit der Vorrangschaltung an, die die Reisebusse nicht haben, damit, dass sie zum Teil zu hoch sind, nicht überall eingesetzt werden können. Was mich geärgert hat: Herr Strohmann, ich zitiere gleich Frau Neumeyer, weil Sie das nämlich erwähnt haben, und, Herr Schäck, wir haben in der Deputation vor allen Dingen in der Frage der Barrierefreiheit und nicht in der Frage von Lizenzvergaben einen Dissens gehabt.

Ich sage Ihnen ganz ehrlich, eine Aussage, die getätigt worden ist, die nämlich hieß, und die Aufnahme gibt es noch, Frau Neumeyer, dass die Linie 44 früher nicht barrierefrei war und andere Busse und Bahnen auch nicht und dass das auch ging und dass man das heute natürlich auch irgendwie so machen kann –. Ich kann das wortwörtliche Zitat noch einmal herausuchen. Sie haben gesagt: „Das ging früher auch. Die Menschen waren froh, wenn sie von A nach B kamen, und dass die Busse keine Barrierefreiheit hatten, warum soll es heute nicht gehen? Dann muss man eben schauen, wie man, wenn man mobilitätseingeschränkt ist, von A nach B kommt.“

(Abgeordneter Heiko Strohmann [CDU]: Sie verstehen es nicht!)

Das war Ihre Aussage, Frau Neumeyer, und darüber haben wir uns gestritten. Ich habe gesagt, dass die Reisebusse, wenn sie nicht barrierefrei sind, nicht einfach irgendwo eingesetzt werden können, weil die Menschen, die mobilitätseingeschränkt sind, auch ein Recht haben, mitgenommen zu werden, meine Damen und Herren.

(Beifall Bündnis 90/Die Grünen)

Deswegen: Wenn wir Reisebusse einsetzen –.

(Glocke)

Vizepräsidentin Antje Grotheer: Frau Senatorin, gestatten Sie eine Zwischenfrage der Abgeordneten Silvia Neumeyer?

Bürgermeisterin Dr. Maike Schaefer: Ja, bitte!

Vizepräsidentin Antje Grotheer: Frau Neumeyer, bitte!

Abgeordnete Silvia Neumeyer (CDU): Frau Senatorin, Herr Strohmann hat in der Sitzung gesagt, dass man Möglichkeiten schafft für Menschen, die ein Handicap haben, dass man Taxis einsetzen kann, die dem Bus hinterherfahren. Es ging übrigens um die –.

Vizepräsidentin Antje Grotheer: Frau Neumeyer, haben Sie eine Frage oder ist es eine Kurzintervention? Die wäre am Ende der Debatte.

Abgeordnete Silvia Neumeyer (CDU): War es so in der Sitzung der Deputation, dass Herr Strohmann den Vorschlag gemacht hat, dass wir auch Menschen mit Handicap transportieren, dann aber auf anderen Wegen, ja oder nein?

Bürgermeisterin Dr. Maike Schaefer: In der Sitzung der Deputation, Frau Neumeyer, war es so, dass Sie darauf hingewiesen haben, dass früher Busse nicht barrierefrei waren und dass das ging und jetzt auch gehen soll, wo sei das Problem? Darüber habe ich mich geärgert, weil ich finde, dass Barrierefreiheit auch im öffentlichen Nahverkehr ein hohes Gut ist und man jetzt nicht sagen kann, wir verzichten darauf.

(Abgeordneter Thomas Röwekamp [CDU]: Das hat niemand gewollt!)

Das hat niemand gewollt, aber Sie wissen, Herr Röwekamp, dass Worte, die fallen, einen bestimmten Eindruck hinterlassen. Deswegen sage ich noch einmal, das Thema Barrierefreiheit, der Landesbehindertenbeauftragte hat deswegen auch eine eigene Stellungnahme abgegeben, ist auch im ÖPNV ein wichtiges Gut. Deswegen prüfen wir, wie wir die Reisebusse punktuell einsetzen können, da wo es Sinn macht, nämlich vom GVZ direkt zu dem Bahnhof.

(Abgeordneter Thomas Röwekamp [CDU]: Und wie lange prüfen Sie noch?)

Ich möchte noch einmal sagen, die Busse und Bahnen werden regelmäßig gereinigt. Es wird auf das Einhalten der Maskenpflicht hingewiesen und diese durch das Ordnungsamt kontrolliert. Wir müssen nicht mehr drücken, die Türen gehen automatisch auf und zu. Die Nachfrage wird laufend

durch die BSAG beobachtet und das Verkehrsangebot der BSAG flexibel angepasst. Zurzeit sind mittags und am frühen Nachmittag vergleichsweise starke Auslastungen auf den Hauptlinien festzustellen. Auch da wird weiter nachgebessert. Also, man kann nicht sagen, dass die BSAG oder das Ressort nicht gehandelt haben. Es wird ständig nachgebessert, meine Damen und Herren. Seit dem erneuten starken Ansteigen der Infektionszahlen in Bremen und in Deutschland sind die Fahrgastzahlen gesunken. Das muss man auch sagen: Wir haben aber überhaupt nicht mehr 100 Prozent der Fahrgastzahlen erreicht, weil viele Menschen im Homeoffice sind.

Trotzdem ist beabsichtigt, auf den Linien 1, 4, 6, 24, 25, 26, 27 das Fahrtangebot zwischen den Berufsverkehrshauptzeiten um 33 Prozent auf einen 7,5-Minutentakt zu verdichten. Wenn man mehr Fahrzeuge anschaffen möchte –. Ich habe noch einmal gesagt, dass wir die Reisebusunternehmen auch ansprechen werden, aber nicht für den allgemeinen Einsatz, sondern gezielt da, wo es sinnvoll ist, weil wir woanders schon nachgebessert haben. Da werden wir natürlich auch mit der GVZ Entwicklungsgesellschaft Bremen GmbH, GVZ, reden müssen. Insofern finde ich es sinnvoll, dass der Antrag überwiesen wird. Natürlich macht es Sinn, dass auch die GVZ überlegt, die Schichten zu entzerren, damit man nicht mit hunderten von Leuten zur gleichen Zeit vor der Haltestelle steht. Es macht auch Sinn, und das hat die BSAG im Übrigen schon angesprochen, zu schauen, ob die Schulanfangszeiten gesplittet werden können, damit nicht so viele Schülerinnen und Schüler in die gleiche Straßenbahn müssen. Das sind Dinge, daran sind wir schon. Deswegen finde ich es gut, das weiter zu diskutieren. Das kann nicht alles die BSAG lösen.

Ich möchte aber noch einen Punkt ansprechen. Die Kanzlerin hat gestern in ihrem Papier, in ihrem Beschlusspapier, das am Ende nicht beschlossen worden ist, morgens noch einen Punkt gehabt, Herr Strohmann, in dem sie vorschlägt, dass der 1,5-Meter-Hygieneabstand eingehalten wird. Das kann man mit zwei Dingen machen: Entweder, indem man sehr viel mehr Fahrzeugmaterial anschafft. Da gibt es Berechnungen für Bremen, das würde bedeuten, für eine Taktverdichtung im Berufsverkehr bräuchten wir sieben Straßenbahnen und 15 emissionsarme Gelenkbusse. Wenn wir das umsetzen wollen, ich wäre sehr dafür, dann brauchen wir 30 Millionen Euro zusätzlich. Dann kann man das machen.

Um den Planverlust weiter aufrechtzuerhalten, müssten wir den konsumtiven Anschlag um weitere zehn Millionen Euro erhöhen. Der Bund hat aber nur 2,5 Milliarden Euro für alle Länder zur Verfügung gestellt. Das reicht noch nicht einmal jetzt, ohne dass wir die Fahrzeuge anschaffen, um die Unkosten, die entstanden sind, die Verluste der BSAG auszugleichen. Das heißt, der Bund wälzt einen Großteil der Probleme auf die Kommunen ab, die nämlich dann den ÖPNV mit den restlichen Differenzen auffangen müssen. In diesem Fall erwarte ich, dass die Kanzlerin oder Herr Scheuer deutlich mehr Geld zur Verfügung stellt, damit der ÖPNV so umgerüstet und aufgestockt werden kann, dass dieser 1,5 Meter Hygieneabstand auch eingehalten wird. Die andere Konsequenz wäre, man darf, und das wird in Frankreich gemacht, nur noch die Hälfte der Fahrgäste mitnehmen. Dann steht aber die andere Hälfte eng gedrängt an den Haltestellen und ärgert sich.

Deswegen ist es immer einfach, irgendetwas zu fordern. Dann erwarte ich aber eine deutlich größere Hilfe des Bundes als sie bisher, zu Zeiten der Coronapandemie, im ÖPNV-Bereich zur Verfügung gestellt wird.

Noch einmal mein Fazit: Den Vorwurf, wir hätten nichts gemacht, kann ich so nicht stehen lassen. Die BSAG und das Ressort haben sich regelmäßig ausgetauscht, haben regelmäßig nachgebessert, haben die Linien, die es am meisten brauchten, verstärkt, reden auch mit Reisebusunternehmen, aber wegen eines punktuellen Einsatzes, weil uns die Barrierefreiheit nicht egal ist. Deswegen lassen Sie uns gern, Herr Strohmann, weiter in der Deputation darüber diskutieren. Viele Punkte, die Sie in Ihrem Antrag haben, unterstütze ich. Daran arbeiten wir aber auch. Ich finde den Vorwurf, man würde nichts machen, nicht gerechtfertigt. Ich bitte darum, in den Diskussionen, und da bitte ich auch Sie, Herr Schumann, nicht diesen Eindruck zu schüren, man wäre in Straßenbahnen und Bussen nicht sicher, wenn das RKI zu deutlich anderen Erkenntnissen kommt.

Wir können nachbessern, wir können über Desinfektionsmittel diskutieren und nachbessern. Das Vertrauen der Fahrgäste in den ÖPNV wollen wir aber zurückgewinnen. Dafür braucht es, glaube ich, noch einmal diese Hinweise, auch hier aus dem Parlament, nicht weiter die Ängste zu schüren, man könne nicht mehr mit Straßenbahnen fahren. Im Gegenteil, ich würde mir wünschen, dass auch Sie dazu beitragen, den Menschen zu vermitteln, dass wir alles dafür tun, das tun wir nämlich, dass die

Sicherheit im ÖPNV gewährleistet ist. – Vielen Dank!

(Beifall Bündnis 90/Die Grünen)

Vizepräsidentin Antje Grotheer: Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor.

Die Beratung ist geschlossen.

Wir kommen zur Abstimmung.

Es wurde beantragt, den Antrag an die städtische Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung zu überweisen.

Wer dieser Überweisung des Antrags seine Zustimmung geben möchte, den bitte ich um das Handzeichen.

(Dafür CDU, SPD, Bündnis 90/Die Grünen, DIE LINKE, FDP, M.R.F.)

Ich bitte um die Gegenprobe.

Stimmenthaltungen?

(Abgeordneter Peter Beck [AfD])

Ich stelle fest, die Stadtbürgerschaft stimmt dem Antrag auf Überweisung zu.

Wie steht es um die Inklusion an Bremer Bildungseinrichtungen?

Große Anfrage der Fraktion der FDP vom 7. Juli 2020 (Drucksache [20/282 S](#))

Dazu

Mitteilung des Senats vom 29. September 2020 (Drucksache [20/318 S](#))

Dazu als Vertreterin des Senats Frau Bürgermeisterin Dr. Maike Schäfer?

Wer möchte für den Senat diese Große Anfrage diskutieren?

Als Vertreterin des Senats Bürgermeisterin Dr. Maike Schäfer, solange bis der Senat in der Lage ist, jemand anderes herbeizurufen.

Ich finde, wir können mit der Debatte anfangen, sieht das jemand anders? – Keiner! Können Sie sich bitte darum kümmern, dass für den Senat dann

vielleicht die Senatorin da ist, die diese Anfrage beantworten soll. – Vielen Dank!

Ich gehe davon aus, dass der Senat die Antwort auf die Große Anfrage nicht mündlich wiederholen möchte, sodass wir direkt in die Aussprache eintreten.

Ich stelle fest, das Parlament ist der Meinung, dass wir die Aussprache unterbrechen, bis die Senatorin da ist, die die Anfrage beantwortet. Ja, in Ordnung, dann unterbreche ich die Sitzung für zehn Minuten.

(Unterbrechung der Sitzung 16:50 Uhr)

★

Vizepräsidentin Antje Grotheer eröffnet die Sitzung wieder um 17:00 Uhr.

Vizepräsidentin Antje Grotheer: Die unterbrochene Sitzung der Stadtbürgerschaft wird jetzt fortgesetzt.

Wie steht es um die Inklusion an Bremer Bildungseinrichtungen?

Große Anfrage der Fraktion der FDP vom 7. Juli 2020 (Drucksache [20/282 S](#))

Dazu

Mitteilung des Senats vom 29. September 2020 (Drucksache [20/318 S](#))

Dazu als Vertreterin des Senats Frau Senatorin Dr. Claudia Bogedan.

Ich gehe davon aus, dass der Senat die Antwort auf die Große Anfrage nicht mündlich wiederholen möchte, sodass wir direkt in die Aussprache eintreten können.

Die Aussprache ist eröffnet.

Als erste Rednerin erhält das Wort die Abgeordnete Birgit Bergmann.

Abgeordnete Birgit Bergmann (FDP): Sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren! 2009 wurde das neue Bremer Schulgesetz verabschiedet. Seit diesem Zeitpunkt gehört die gleichberechtigte und uneingeschränkte Teilhabe jedes Kindes zum verbindlichen Leitbild aller Bremer Bildungseinrichtungen. Es klingt so einfach und ist

doch täglich für viele Einrichtungen eine enorme Herausforderung. Für eine Bildungspolitik, die sonst auf Freiwilligkeit und Überzeugungskraft der Langzeitwirkung setzt, sind der Nachdruck und die Unmissverständlichkeit des Schulgesetzes bei diesem Thema auffällig. Inklusion kann nicht verhandelt werden.

Wir Freien Demokraten tragen die Idee mit, dass wirklich jedes einzelne Kind so wertgeschätzt wird wie es ist. Zugleich erkennen wir die enorme Herausforderung aus dieser Verschiedenheit der Einzelnen, eine Klassen- und Schulgemeinschaft zu formen. Wie gut gelingt es dem Senat, diese Herausforderung zu bewältigen? Dafür müssen Anspruch und Wirklichkeit einmal gegeneinandergestellt werden. Wir hören von überlasteten Lehrkräften, vom großen Personalmangel bei den Assistenten, von immer mehr Kindern mit Förderbedarf und auch von unterforderten intelligenten Kindern. All dies und die unbefriedigende und perspektivlose Situation an der Fritz-Gansberg-Schule waren für uns Anlass, mit einer Großen Anfrage einen Realitätscheck zu initiieren. Vielen Dank an alle Mitwirkenden für die Beantwortung. Sie wird zukünftig die Basis für unseren Diskurs bleiben, wie Inklusion in Bremen gelingen kann.

Manche Themen wären mir allein nach Papierlage der Antwort für den im Schulgesetz formulierten sehr hohen Anspruch zu dünn. Mein Gesamtbild wurde aber geweitet durch Gespräche, die wir in den letzten Wochen mit ganz unterschiedlichen Institutionen und Experten geführt haben. Dort wurden wir für die bestehenden Problemfelder sensibilisiert, uns wurde aber auch deutlich gemacht, dass durch unsere Anfrage neuer Schwung in die Thematik gekommen sei. Das zu hören, muss ich sagen, hat mich sehr gefreut.

(Beifall FDP)

Gefreut hat mich auch als Oppositionspolitikerin eine Einladung der Senatorin zu einer Expertengruppe, die den Prozess der Neuaufstellung des Inklusionsthemas in Bremen begleiten soll. In den Gesprächen der letzten Wochen erfuhren wir außerdem, dass vor zwei Wochen eine wissenschaftliche Untersuchung auf den Weg gebracht wurde, um den gesamten Bereich Wahrnehmung und Entwicklung für Bremen kritisch zu analysieren und neue Standards in der Diagnostik und Therapie zu definieren. Auch das ist im guten Sinne Work in Progress. Wir als Freie Demokraten begrüßen diese Evaluation und hätten sie sonst selbst als zentrale Forderung in die Debatte eingebracht.

Wir wollen weiterhin das Bremer Inklusionssystem konstruktiv kritisch begleiten. Daher werde ich ein paar ausgewählte Aspekte inhaltlich vertiefen. Der gesamte Bereich Diagnostik und Bewilligung von Hilfen ist schon immer umständlich und langwierig gewesen. Mit Corona hat sich die Situation verschärft, weil zum Beispiel die Schuleingangsuntersuchungen nicht in vollem Umfang durchgeführt wurden. Die Kinderärzte sind froh, dass seit Oktober nun doch wieder vermehrt qualifizierte Untersuchungen stattfinden. Aber auch sonst warten die Eltern zu lange auf Termine der Spezialisten. Kürzlich erklärte eine ReBUZ-Leiterin, dass von dem Eingang eines Falls bei ihnen bis zum Erstkontakt etwa neun Monate vergehen, obwohl das Team alles gibt, obwohl sie gut strukturiert und organisiert sind – es sind schlicht zu wenig.

Dabei ist allen Beteiligten klar, je früher und schneller Hilfe greift, umso besser kann das Kind auf seinem Weg in das Leben unterstützt werden. Da der diagnostische Weg auch viel Einsatz der Eltern erfordert, steht eine Forderung für die Zukunft schon heute fest. Der Zugang zu den städtischen Unterstützungsstrukturen muss niederschwelliger werden und wir brauchen für die ohnehin herausgeforderten Familien mehr Tempo, Klarheit in den Zuständigkeiten und weniger Brüche in den Beziehungen und vor allem in den Übergangssituationen, also Kita, Grundschule, Schule, Berufsschule.

In meiner zweiten Runde gehe ich dann noch auf das Herzstück der Inklusion, die Situation um die Assistenten ein, auf die Wechselwirkung einer inklusiven Bildungslandschaft zwischen Schülerschaft, Eltern, Lehrer, Behörde und einzelner Kind und auf die Frage, warum eigentlich immer mehr Bremer Kinder und Jugendliche auf Unterstützung angewiesen sind. – Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit!

(Beifall FDP)

Vizepräsidentin Antje Grotheer: Als nächster Redner hat das Wort der Abgeordnete Christopher Hupe.

Abgeordneter Christopher Hupe (Bündnis 90/Die Grünen): Sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen! Wir Grüne haben die Verpflichtung, im Zuge der Ratifizierung der UN-Behindertenrechtskonvention sehr begrüßt und uns in Bremen damals dafür stark gemacht, dass wir als erstes Bundesland ein inklusives Schulsystem eingeführt haben. Das Thema Inklusion ist für uns Grüne daher nicht nur aus diesem Grund

ein ganz zentrales Bildungsthema. Für uns ist maßgeblich und wichtig zu betonen, dass Inklusion im Bildungsbereich bedeutet, dass wirklich alle Kinder und Jugendlichen gemeinsam unterrichtet und beschult werden können, dass die Bedingungen in den Schulen und Kitas so angepasst werden, dass kein Kind außen vor bleiben muss, egal, ob es auf einen Rollstuhl angewiesen ist, aufgrund einer Beeinträchtigung einen besonderen Förderbedarf hat oder hochbegabt ist.

Dies ist wichtig bei der heutigen Diskussion, um Inklusion im Blick zu haben, da wir uns immer kritisch die Frage stellen müssen, wo es in den Kitas und Schulen derzeit Handlungsbedarf gibt. Bremen ist in Deutschland weiterhin Vorreiter. Während in einigen Bundesländern der Ausbau von inklusiven Schulen gestoppt wurde oder sogar über einen Rollback, über Neugründung von Förderschulen nachgedacht wird, haben wir die trennende Doppelstruktur aus Förder- und Regelschulen fast vollständig abgeschafft und damit die Inklusion grundsätzlich weitestgehend umgesetzt.

(Beifall Bündnis 90/Die Grünen, SPD)

Trotzdem bleibt noch sehr viel zu tun. Ein wichtiger Punkt ist aus unserer Sicht, dass der Entwicklungsplan Inklusion zügig fortgeschrieben wird und damit auch grundsätzlich klar ist, was die nächsten Schritte im Bereich Inklusion sein werden. Die Evaluation – Frau Bergmann sprach es gerade an – im Rahmen dessen begrüßen wir daher ausdrücklich. Hier hätten wir uns gewünscht, dass es insgesamt mit dem Entwicklungsplan Inklusion etwas schneller vorangeht, begrüßen aber auch, dass nun mit Hochdruck daran gearbeitet wird. Ganz zentral ist außerdem, dass wir genügend Fachkräfte in den Kitas und Schulen haben. Die vorliegende Antwort des Senats zeigt auf, dass die Stundenzuweisung für Schüler*innen mit Förderbedarfen an den Schulen insgesamt und anteilig deutlich gesteigert wurde. Es bleiben jedoch noch 15 Prozent der Stundenbedarfe für Sonderpädagogik unbesetzt. Das sorgt für enormen Druck an den betroffenen Schulen und mindert in der Folge auch die Akzeptanz für Inklusion. Hier müssen weiterhin die größtmöglichen Anstrengungen unternommen werden, um Abhilfe zu schaffen.

Ich kann jetzt nicht auf alle wichtigen Punkte eingehen. Die Zukunft des Förderzentrums Fritz-Gansberg-Straße – Frau Bergmann sprach dies ebenfalls an – lasse ich heute erst einmal beiseite. Als Koalition diskutieren wir aber auch hier derzeit

sehr intensiv, welche Möglichkeiten es gibt, Schüler*innen dieser Schule mittelfristig inklusiv beschulen zu können. Nicht unerwähnt lassen möchte ich aber den Berufsbildungsbereich. Hier zeigt sich ein noch größerer Nachholbedarf für eine gelungene Inklusion. Trotz einer deutlich verbesserten Quote gehen immer noch weniger als 20 Prozent der Schüler*innen mit Förderbedarf direkt in eine Berufsausbildung. Der erste Arbeitsmarkt steht ihnen häufig nicht offen. Das zeigt auf, dass es für Menschen mit Förderbedarfen in Bremen völlig normal ist, inklusiv bis zur zehnten Klasse beschult zu werden, es dann aber einen harten Cut gibt, der für die meisten in der Exklusion mündet. Hier muss es noch deutliche Verbesserungen geben.

(Beifall Bündnis 90/Die Grünen, SPD, DIE LINKE)

Dabei sind jedoch nicht nur die Schulen, sondern auch die Unternehmen gefragt. Nachholbedarf gibt es auch noch in den Kitas. Im letzten Kitajahr wurden in Bremen über 2 000 Kinder mit Behinderungen betreut und gefördert. Das zeigt auf der einen Seite, dass Kinder mit Behinderungen in vielen Fällen Kindertagesstätten besuchen, und das ist ausgesprochen erfreulich. Auf der anderen Seite zeigt es aber auch, dass die Mittel, die ursprünglich einmal für Inklusion im Kitabereich vorgesehen waren, dringend aufgestockt werden müssen. Hier haben wir für die nächsten Haushaltsaufstellungen eine Aufgabe zu bewältigen. Denn klar ist auf jeden Fall: Inklusion muss so früh wie möglich beginnen, und das braucht Ressourcen.

(Beifall Bündnis90/Die Grünen, SPD, DIE LINKE)

Zum Schluss möchte ich einmal betonen: Wir werden die Inklusion in unseren Kitas und Schulen erst dann umfassend erreicht haben, wenn die Strukturen in den Bildungseinrichtungen dafür geschaffen wurden, dass jedes Kind mit seinen Stärken und Schwächen, mit seinen Herausforderungen und Begabungen überall – nicht nur in Klassen mit Förderschwerpunkten – integriert werden kann. Bis dahin ist es zugegeben noch ein langer Weg. Dafür fehlt das Fachpersonal, fehlen Räume, Ausstattungen und die finanziellen Ressourcen und sicherlich an einigen Stellen auch das Selbstverständnis, inklusiv zu sein. Das ist aber das Ziel, welches für uns Grüne ein gerechtes Bildungssystem bedeutet, und dafür gilt es Schritt für Schritt, die Qualität der Inklusion in unserem Bildungssystem weiter zu verbessern. – Vielen Dank!

(Beifall Bündnis 90/Die Grünen)

Vizepräsidentin Antje Grotheer: Als nächste Rednerin hat das Wort die Abgeordnete Miriam Strunge.

Abgeordnete Miriam Strunge (DIE LINKE): Sehr geehrte Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Seit zehn Jahren wird in Bremen in inklusiven Schulen unterrichtet. Ein guter Zeitpunkt, um sich anzuschauen, was im Rahmen der Inklusion bisher gut funktioniert hat, aber auch, an welchen Stellen dringender Handlungsbedarf besteht, und zu prüfen, ob wir uns langfristig bei der Schulentwicklung auf dem richtigen Weg befinden. Dafür bieten die Große Anfrage der FDP-Fraktion sowie die zugehörige Senatsantwort eine gute Grundlage.

Bevor ich konkreter auf die Anfrage eingehe, möchte ich vorab noch einmal betonen, dass wir in der Koalition in den kommenden Monaten den Entwicklungsplan Inklusion weiterentwickeln und verabschieden werden. Dabei gilt, dass die Entwicklung zur inklusiven Schule wohl nie abgeschlossen sein wird. Sie wird sich immer anhand der Bedürfnisse der Kinder und der Jugendlichen sowie der neuen pädagogischen Erkenntnisse neu aufstellen müssen. Dafür muss die Politik die besten Rahmenbedingungen schaffen.

Die Senatsantworten zeigen erneut, wie weit wir in Bremen mit der Inklusion schon gekommen sind. Bremen hat die geringste Exklusionsquote an den Schulen im Vergleich aller Bundesländer, außerdem erreichen immer mehr Schüler*innen mit Förderbedarf einen Schulabschluss. Wir sind also in der Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention ein gutes Stück vorangekommen und haben die Teilhaberechte aller Kinder in Bremen dauerhaft gestärkt. Deshalb möchte ich meinen Dank an die Fachkräfte an den Schulen aussprechen, die in den letzten zehn Jahren Unterricht neu entwickelt und das Schulleben bis tief in die Strukturen hinein verändert haben.

(Beifall DIE LINKE, SPD, Bündnis 90/Die Grünen)

So kann man auch feststellen, dass die Inklusion in Bremen und vor allem auch in Bremer Schulen von allen mitgetragen wird. Es gab zwar in den letzten Jahren viel Kritik und auch Streit über das Wie der Ausgestaltung der Inklusion, aber das Ob und der Wille zum gemeinsamen Lernen aller Kinder standen nie zur Diskussion, und dafür bin ich sehr dankbar.

(Beifall DIE LINKE, SPD, Bündnis 90/Die Grünen)

Deshalb haben wir in Bremen eine gute Grundlage, um die inklusive Schule weiterzuentwickeln. Die Senatsantworten zeigen aber auch Punkte auf, an denen wir als Politik verstärkt aktiv werden müssen. Ich greife einige Beispiele heraus: Eines der dringendsten Probleme scheint mir derzeit die Frage nach den Assistenzkräften an den Schulen zu sein. Zum einen müssen wir zusätzliches Personal für diese wichtige Aufgabe gewinnen und da ist der Senat mit der Ausweitung der Ausbildungskapazitäten im Bereich der Heilerziehungspflege auch bereits einen wichtigen Schritt gegangen.

Zum anderen geht es aber auch darum, den Einsatz der Assistenzkräfte organisatorisch neu aufzustellen. Die derzeitige Struktur mit externem Personal, das dann meist für nur ein einziges Kind zuständig ist, scheint gerade an seine Grenzen zu kommen. Wir werden also darüber nachdenken müssen, ob wir das System von Klassenassistenten und Drittkräften aus dem Förderbereich Wahrnehmung und Entwicklung nicht auch auf die anderen Förderbereiche übertragen sollten. So könnten Unterstützungsleistungen in das System Schule integriert werden, anstatt sie von außen hinzuzubuchen.

Zweitens scheint mir der Austausch zwischen den Schulen stark ausbaufähig. Viel zu oft erfindet jede Schule für sich die Inklusion neu, schafft eigene Lernmaterialien für die Differenzierung und überlegt sich selbst, wie die Teamstrukturen zu organisieren sind. Es gibt zwar in Bremen die Möglichkeiten, von anderen Schulen zu lernen, aber dies geschieht noch nicht systematisch genug. Hier müssen wir stadtweite Strukturen schaffen, in denen gute Ideen gezielt von einer Schule zur nächsten übertragen werden können. Denn wir haben hier bundesweit als Vorbilder anerkannte Schulen, wie die Senatsantwort noch einmal deutlich zeigt, und von diesen könnte die ganze Stadt noch mehr profitieren.

Drittens müssen wir uns dringend darum kümmern, dass wir an den Schulen und in den Regionen die notwendigen Strukturen aufbauen, damit die Fritz-Gansberg-Schule 2024 als Beschulungsort ihren Betrieb einstellen kann. Dazu gehört, dass wir an den Schulen die temporären Lerngruppen ausbauen und an den ReBUZ die schulergänzenden und schuleretzenden Maßnahmen stärken.

Als letzten Punkt möchte ich noch auf die Herausforderungen der Pandemie für die inklusive Schule hinweisen. Auch in der Pandemie darf der inklusive Anspruch nicht verloren gehen. So müssen alle

Kinder und Jugendlichen mit ihren unterschiedlichen Bedürfnissen bei den verschiedenen Maßnahmen, wie zum Beispiel der stärkeren Digitalisierung des Unterrichts, von Anfang an mitgedacht werden. Die Fortentwicklung der Inklusion bleibt eine dauerhafte Aufgabe, auch nach der Pandemie. – Herzlichen Dank!

(Beifall DIE LINKE, SPD, Bündnis 90/Die Grünen)

Vizepräsidentin Antje Grotheer: Als nächste Rednerin hat das Wort die Abgeordnete Yvonne Averwenser.

Abgeordnete Yvonne Averwenser (CDU): Sehr geehrte Frau Präsidentin, meine sehr geehrten Damen und Herren! So viel Harmonie hält man ja gar nicht aus. An dem, was schon in den Parlaments- und Deputationsvorlagen in den vergangenen Wochen und für die kommenden Wochen veröffentlicht wurde, kann man erkennen, dass das Thema Inklusion Ende 2020 endlich wieder in den Fokus der Öffentlichkeit gerückt wird, und das nicht in erster Linie von Seiten der Koalition. Die Abneigung in den Reihen von Rot-Grün-Rot gegen die gemeinsame Beratung ihres Dringlichkeitsantrags vom 10. November 2020 zu temporären Lernangeboten mit einer Initiative aus den Reihen der Opposition war wohl größer als die eigentliche Eilbedürftigkeit des Antragsgegenstandes. Das lässt tief blicken.

Wenn man sich nun die Antworten zu dieser Großen Anfrage und die Antworten auf die Kleine Anfrage meiner Fraktion zu den Assistenzkräften an Schulen im Lande Bremen sowie die Antwort auf die Berichtsbitte von uns zum Sachstand des Modellprojekts zur Beschulung von Schülerinnen und Schülern mit einem auffälligen Arbeits- und Sozialverhalten nebeneinanderlegt, sieht man schnell, dass man bei der Einführung von Inklusion in den Schulen von Bremen und Bremerhaven zwar bundesweit einen der vorderen Plätze innehat, was sich aber ganz besonders dadurch auszeichnet, dass es sich um Rasanz und Kompromisslosigkeit in der Sache handelt. In der Realität gibt es aber dennoch erhebliche Defizite zwischen dem akademischen Wunsch und der schulischen Wirklichkeit.

So heißt es vielerorts noch immer: Gut gemeint und schlecht gemacht. Im Schuljahr 2010/11 begann man in Bremen, den Entwicklungsplan Inklusion mit Leben zu füllen. Man ging jedoch von Voraussetzungen aus, die sich schon ab 2014 als hinfällig erwiesen. Man dachte, die Schülerzahlen würden

sinken. Wir wissen, die Schülerzahlen sind gestiegen, und zwar nicht nur wegen der Flüchtlingskrise. Daraus folgend ging man davon aus, dass die frei werdenden sonderpädagogischen Ressourcen für die Aufgaben der Förderung der Schülerinnen und Schüler bereit stünden. Auch das ist offensichtlich nicht eingetreten. Der Fachkräftemangel an der Stelle ist eklatant. Die Auflösung des Förderzentrums Fritz-Gansberg-Straße sollte damals bis 2017/18 abgeschlossen sein. Nun soll das Förderzentrum bis 2024 geschlossen werden trotz massiv steigender Anträge für die Hilfeleistung nach § 35A SGB VIII. Ganz nebenbei gibt es auch noch eine weitere Begründung, die deutlich macht, dass es bei der Umsetzung des Entwicklungsziels Inklusion nicht nur um pädagogische Aspekte der Behindertenrechtskonvention geht, sondern um schöne Ökonomie.

So kann man dem Entwicklungsplan Inklusion entnehmen, ich zitiere: „Es ist weniger kostenintensiv, Schulen einzuführen und zu erhalten, die alle Kinder gemeinsam unterrichten, als ein komplexes System unterschiedlicher Schultypen zu errichten, die jeweils auf verschiedene Gruppen spezialisiert sind.“ Ich lasse das jetzt einmal so stehen, meine Damen und Herren. Ebenso sollte die Umsetzung der Maßnahmenplanung innerhalb des Inklusionsprozesses bis 2017 abschließend erfolgt sein. Eine Fortschreibung des Entwicklungsplans Inklusion sollte bis 2019 erfolgt sein, so zumindest der Wunsch. Die Wirklichkeit sieht so aus, dass wir noch nicht einmal Ende 2020 einen Entwurf vorliegen haben. Aufgrund der erheblich veränderten Ausgangsvoraussetzungen hätte man unserer Meinung nach schon vor einiger Zeit über eine strategische Anpassung des Zeit- und Maßnahmenplans aus 2010 zugunsten aller Beteiligten nachdenken können.

Stattdessen bestätigt der Abschlussbericht der Expertengruppe zur Evaluation der Bremer Schulreform im Frühjahr 2018, ich zitiere: „Die Unterausstattung des Systems geht zu Lasten der Schülerinnen und Schüler mit Förderbedarf.“ Meine Damen und Herren, es geht nicht nur zu Lasten der Schülerinnen und Schüler mit Förderbedarf, sondern mindestens ebenso zu Lasten der Kinder ohne Defizite, der Lehrkräfte, Sonderpädagogen, Assistenten und Eltern. Es gibt viele Punkte innerhalb des Umsetzungsprozesses, bei denen es sich lohnt, kritisch hinzuschauen. Das werde ich gern in einer zweiten Runde tun. – Vielen Dank.

(Beifall CDU)

Vizepräsidentin Antje Grotheer: Als nächste Rednerin hat das Wort die Abgeordnete Gönül Bredehorst.

Abgeordnete Gönül Bredehorst (SPD): Sehr geehrte Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen, liebe Kollegen! Ich bin sehr dankbar für die Große Anfrage der FDP, denn über Inklusion kann und sollte man fortwährend reden. Warum? Weil Inklusion ein fortwährender Prozess ist, weil Inklusion ein Marathon und kein Sprint ist, weil sich fortwährend etwas ändert, in der Bildungspolitik, in der Ausstattung, im Ausbau. Es ist ein Platz, an dem man ausprobieren, bewertet und optimiert. Inklusion beinhaltet die ganze Spannweite an Unterschiedlichkeiten, und Politik gibt einen Rahmen dafür, inwiefern Schule und Kita fördern oder fordern müssen.

Jedes Kind ist einzigartig und hat sehr individuelle Voraussetzungen. Um dem gerecht zu werden ist seit der Unterzeichnung der UN-Behindertenrechtskonvention 2009 in Bremen viel passiert. Mit der konsequenten Schließung der Förderzentren bis auf wenige Spezialförderzentren und damit der Eingliederung der Schülerinnen und Schüler mit Beeinträchtigung in die Regelschulen, der Einrichtung von Zentren für unterstützende Pädagogik und der regionalen Beratungs- und Unterstützungszentren setzt Bremen entschlossen die Vorgaben der UN-Behindertenrechtskonvention um.

Zudem ist insbesondere seit 2015 die Integration der zugewanderten Schülerinnen und Schüler ein großes Ziel dieser Regierung. Dafür werden wir von anderen Bundesländern und in Veröffentlichungen gelobt. Das reicht uns aber als SPD nicht, denn Inklusion kostet Ressourcen, und hier haben wir uns bei den vergangenen Haushaltsberatungen erfolgreich für stetige Erhöhungen eingesetzt, etwa für die personelle Aufstockung in den ReBUZen, für zusätzliche Mittel für Schulen in schwieriger Lage, für die Einrichtung von Stabilisierungsklassen an Grundschulen mit besonderen Herausforderungen oder für zusätzliche Schulsozialarbeiter*innen.

Wir achten darauf, dass die Sonderpädagogikstundenzuweisung auskömmlich ist und auch dort ankommt, wo die größten Bedarfe sind. Denn nicht alle Schulen sind gleichermaßen von Inklusion herausgefordert, außerdem haben wir die Mittel bei den Kitas für die Inklusion deutlich aufgestockt. Es gehört auch zur Ehrlichkeit dazu, dass es leider eben bundesweit zu wenig Sonderpädagog*innen gibt. Um dem entgegenzusteuern, haben wir bereits vor Jahren den Masterbildungsgang Inklusive

Pädagogik sowie den Studiengang Inklusive Pädagogik für den Lehramtstyp Oberschule/Gymnasium an der Universität eingeführt und finanziell abgesichert. Es ist auch nicht von der Hand zu weisen, dass elementare Dinge wie Barrierefreiheit an vielen Schulen noch nicht gegeben sind. Ja, auch mir dauert es zu lange, bis alle Schulen barrierefrei sind.

Bei den bereits geplanten oder bei künftig anstehenden Maßnahmen, ob nun in Neu-, Um- oder Erweiterungsbauten, wird der Aspekt der Barrierefreiheit aber immer berücksichtigt werden. Zaubern kann aber keiner oder keine. Also müssen wir beständig weitermachen, bis das Ziel erreicht ist. Bremen hat sich in einem eigenen Landesaktionsplan zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention längerfristige Ziele gesetzt und setzt sie beherzt um. Das kann man der Großen Anfrage entnehmen. So reden wir schon lange nicht mehr über Kinder in Förderzentren, sondern heute besuchen die allermeisten Kinder mit einem sonderpädagogischen Bedarf eine Regelschule. So hat sich auch das Inklusionsverständnis entsprechend verändert. Wir gehen hier von einem ganzheitlichen Verständnis aus und wollen ein gleichberechtigtes Lernen aller Schülerinnen und Schüler ermöglichen.

(Beifall SPD)

Nicht die Kinder werden an das Schulsystem angepasst, sondern die Schulen gehen vom Kind aus und schauen auf das individuelle Wesen mit seinen sehr unterschiedlichen Bedürfnissen und Fähigkeiten. Dieser Blickwechsel erfordert aber auch mehr Ressourcen an den Regelschulen. Trotz aller Widrigkeiten, sprich: Personalmangel, haben wir angefangen, Doppelbesetzungen in den betroffenen Klassen einzusetzen und wollen das sukzessive ausweiten. Der Fokus richtet sich aktuell dabei auf Schulen, die die Herausforderungen der Inklusion leisten müssen. Wir schreiten zielbewusst voran, wir wollen, dass alle Kinder gut und inklusiv unterrichtet werden. Das entspricht nicht nur unserem Menschenbild, sondern wir haben die Konvention unterschrieben, und dahinter dürfen wir auch nicht zurückfallen. – Danke für Ihre Aufmerksamkeit!

(Beifall SPD, Bündnis 90/Die Grünen, DIE LINKE)

Vizepräsidentin Antje Grotheer: Als nächste Rednerin hat das Wort die Abgeordnete Birgit Bergmann.

Abgeordnete Birgit Bergmann (FDP): Sehr geehrte Frau Präsidentin, meine sehr verehrten Damen und Herren! Die Assistenten sind das Herzstück der Inklusion. Der Fachkräftemangel auch hier das dominierende Thema. Momentan sind 75 Kinder ohne Hilfe, und das stellt den Senat natürlich vor die Aufgabe, schnell Attraktivitätsanstrengungen wie eine angemessene Bezahlung und modular qualifizierende Weiterbildungsmöglichkeiten auf den Weg zu bringen. Assistenten müssen langfristiger in schulische Teamstrukturen eingebunden und natürlich auch technisch ausgestattet werden. Wie sollen sie ohne iPads den Schülerinnen und Schülern bei itslearning helfen oder im Team kommunizieren? Das geht nicht.

Mit der steigenden Zahl an Assistenten steigt auch die Anzahl der Erwachsenen im Klassenraum, und dadurch entstehen neue Spannungsfelder. Daher begrüßen wir, so es medizinisch tragbar ist, eine Auflösung der Eins-zu-eins-Unterstützung. In diese Debatte gehören auch ein paar heikle Themen. Der Einsatz von Assistenten, so haben wir gehört, wird durchaus auch missbräuchlich genutzt, denn er bietet den Schulen einen schnellen Weg zu mehr Personal. Wer den Schulalltag kennt, weiß, dass hier jede Hand gebraucht wird. Ein dauerhaft gemeinsames Agieren des Teams aus Lehrern, Betreuern, den Familien und Sozialpädagogen spart nicht nur Ressourcen, sondern ist in der Alltagsrealität auch zielführender.

Die zunehmenden Förderbedarfe, von denen wir in der Antwort 18 lesen, sind eine Alarmglocke und das Mehr an Diagnostik greift als Ursachenforschung da zu kurz. Bremen hat viele wirtschaftlich schwache Familien, das wissen wir, aber, und das ist nicht dasselbe, wir wissen nicht, wie viele Kinder sozial defizitär aufwachsen und deshalb überhaupt erst kognitiv emotionale Defizite entwickeln. Hier kommen wir zu einem zweiten heiklen Punkt, den Praktiker betonen. Wir müssen da wo nötig Eltern in ihrer Rolle stärken und auch stärker in die Pflicht nehmen. Elternbildung ist für die kindliche Entwicklung entscheidend. Außerdem müssen wir die Qualität der frühkindlichen Bildung objektiv extern evaluieren. Unseren Antrag hat die Koalition abgelehnt, er wäre ein wichtiger Baustein in der Ursachenforschung gewesen.

(Beifall FDP)

Zu einer runden und systemischen Betrachtung des Themas kann ich uns ein weiteres heikles Thema nicht ersparen. Manche Kinder und Jugendliche

sind für ihre Mitschüler gefährlich. Sie üben Gewalt, auch sexualisierte Gewalt, aus. Viele sind Opfer ihrer eigenen Biografie, aber im Kontext der Klasse können sie trotzdem gleichzeitig zu Tätern werden, die die Klasse zu einem unsicheren Ort machen können und Mitschüler opfern. Nehmen wir diese systemischen Wechselwirkungen ernst, dann wird klar, dass zur Inklusion die Möglichkeit zur zeitweiligen Exklusion gehört. Die Erfahrung lehrt, dass manche Kinder zeitweise eine exklusive Begleitung brauchen, damit sie sich später wieder in eine Gemeinschaft fügen können. Vielleicht brauchen auch Klasse und Lehrkraft diese Pause, um sich wieder offen aufeinander einzulassen.

Transparenz gegenüber Mitschülern und Eltern, die Ängste ernst nimmt, wirkt stärker für einen inklusiven Ansatz als jeder ideologische Anspruch. Viele kennen den Satz zum Realitätscheck von Familienministerin Giffey, SPD, und dann kommt das wahre Leben, und man sieht eben, dass Förder Schulen an ganz vielen Stellen etwas ermöglichen, das an den normalen Schulen nicht möglich ist.

In der Debatte um die Fritz-Gansberg-Schule haben wir Freien Demokraten deutlich gemacht, dass es uns egal ist, wo und wie hier gebündelte Kompetenz gestärkt wird, zentral oder dezentral. Wenn der Systemwandel aber kommen soll, dann muss er gut vorbereitet sein. Bevor zentral operierende Förderzentren aufgelöst werden, brauchen wir eine Schullandschaft mit tragfähigen Konzepten, geschultem Personal und Räumen, in denen Inklusion realistisch gelebt werden kann. Das Hilfsnetz aus Unterstützungsangeboten vor Ort muss enger gewebt sein. Dieser Prozess, das haben wir wohl wahrgenommen, ist wieder neu in Gang gekommen, und wir werden ihn aus der Opposition konstruktiv kritisch weiter begleiten. – Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

(Beifall FDP)

Vizepräsidentin Antje Grotheer: Als nächste Rednerin hat das Wort die Abgeordnete Yvonne Averwenser.

Abgeordnete Yvonne Averwenser (CDU): Sehr geehrte Frau Präsidentin, meine sehr geehrten Damen und Herren! Es wurden jetzt schon viele Aspekte rund um die Assistenten angesprochen. Ich möchte auch genau diesen Kritikpunkt ansprechen, weil der meiner Meinung nach offenbart, auf welchem anscheinend unreflektierten, wechselhaften Kurs sich der Senat bewegt und dabei alles dem Wunsch unterordnet, zumindest auf dem Papier

möglichst schnell die Umsetzung von Inklusion in Schulen zu realisieren. Ich spreche von dem Bereich der Schulassistenzen.

Diese Menschen – das wurde jetzt schon häufiger gesagt – ermöglichen den Kindern und Jugendlichen mit körperlicher, geistiger oder seelischer Beeinträchtigung vielfach erst, den Alltag in der Regelschule zu bewältigen. Sie sind folglich also die Garanten für den Erfolg einer inklusiven Beschulung, genauso wie sozialpädagogische Fachkräfte, sonderpädagogische Fachkräfte oder barrierefreie Bildungsorte. Das bedeutet im Umkehrschluss aber auch, dass Inklusion ohne sie schlicht nicht funktioniert. Jeder – das wurde hier auch schon angesprochen –, der sich in der Vergangenheit nur im Ansatz mit diesem Thema beschäftigt hat, weiß, dass es in diesem Punkt anhaltende Probleme gibt, die schon seit Jahren nicht gelöst sind.

Es gibt zwei Arten von Assistenzen. Es gibt die Assistenzen gemäß § 112 SGB IX, das betrifft die geistig-körperliche Behinderung, häufig auch W und E genannt, und es gibt die Assistenzen nach § 35a SGB VIII, das betrifft die seelischen Beeinträchtigungen. So sind im Bereich der Anträge für Assistenzleistungen gemäß § 112 SGB IX die Zahlen seit 2014 kontinuierlich gestiegen. Bewilligt wurden sie immer schon von der Bildungsbehörde. In der Regel dauert die Bearbeitungszeit vier bis sechs Wochen. Die Bewilligung der Anträge für den Bereich § 35a SGB VIII lag bis 2014 in der Verantwortung des Sozialressorts.

Mit einem Senatsbeschluss vom Februar 2014 übernahm die Senatorin für Kinder und Bildung die formalrechtliche Zuständigkeit zur Bewilligung der Assistenzen. Man ging damals davon aus, dass der Personenkreis der betroffenen Schülerinnen und Schüler, die Ansprüche auf Hilfe, auf eine angemessene Schulbildung nach § 35a geltend machten, insgesamt gering bleiben würde und dass man dies personalneutral und kostenneutral im Bildungsressort mit abarbeiten könne.

Das ist wieder einmal gut gemeint, aber schlecht gemacht. Denn anstatt die Mitarbeiterzahl im Ressort der rasant wachsenden Zahl der Antragsteller von nur – zugegebenermaßen nur – 33 im Jahr 2013/14 auf 390 im Januar 2018 anzupassen, wurde bis 2019 ein stark vereinfachtes Verfahren unter Rückstellung von Regelaufgaben angewandt. Die Bearbeitung dauerte so rund drei Monate, aber unter Rückstellung von Regelaufgaben.

Aufgrund der Überforderung des Bildungsressorts wurde die Zuständigkeit für die Bewilligung der Assistenzen nach § 35a SGB VIII wieder an das Sozialressort zurückgegeben. Unsere Kleine Anfrage befasste sich unter anderem mit dem aktuellen Bearbeitungszeitraum für die Anträge nach § 35a, nun wieder unter Verantwortung des Sozialressorts. Das Verfahren dauert derzeit bis zu sechs Monate. Es wird für ein Schuljahr gewährt. Meine Damen und Herren, bis zu sechs Monate, das sind 24 Wochen! Ein Schuljahr hat 38 Schulwochen.

Das ist nur ein Beispiel, das aufzeigt, wieso die CDU-Fraktion einen schrittweise den Realitäten Rechnung tragenden und nicht von Wünschen und Ideologien getriebenen Weg zu einer gelingenden Inklusion dem vorzieht, was in Bremen im Moment getan wird. – Herzlichen Dank!

Vizepräsidentin Antje Grotheer: Als nächste Rednerin hat Senatorin Dr. Claudia Bogedan das Wort.

Senatorin Dr. Claudia Bogedan: Sehr geehrte Frau Präsidentin, meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich möchte mich zunächst noch einmal in aller Form entschuldigen ob des Missverständnisses, wann dieser Tagesordnungspunkt behandelt wird.

Wie steht es um die Inklusion an Bremer Schulen und Bildungseinrichtungen? Eindeutig ist, und das haben wir in der Debatte jetzt mehrfach gehört, im Jahr 2009 hat sich der Gesetzgeber den Auftrag gegeben und allen Schulen diesen Auftrag in das Schulgesetz geschrieben: Bremische Schulen haben den Auftrag, sich zu inklusiven Schulen zu entwickeln. Sie sollen im Rahmen ihres Erziehungs- und Bildungsauftrags die Inklusion aller Schülerinnen und Schüler unabhängig von ihrer ethnischen Herkunft, ihrer Staatsbürgerschaft, Religion oder einer Beeinträchtigung in das gesellschaftliche Leben und die schulische Gemeinschaft befördern und Ausgrenzung Einzelner vermeiden.

Bremen ist damit dem Veränderungsauftrag auf der Grundlage der im Jahr 2009 ratifizierten UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderungen besonders umfänglich nachgekommen. Umfänglich auch deshalb, weil es bei der inklusiven Schule nicht nur um das gemeinsame Lernen von behinderten und nicht behinderten Kindern geht, sondern um diesen umfänglichen Anspruch, alle Kinder gleichermaßen und ohne Ausgrenzung in das schulische Leben zu integrieren und das gesellschaftliche Leben zu befördern.

(Beifall SPD, DIE LINKE)

Mit der Schließung der Förderzentren für die Bereiche Lernen, Sprache und Wahrnehmung und Entwicklung wurde auf die trennende Doppelstruktur von allgemeiner Schule und Förderschule verzichtet. Darüber haben wir gerade viel gehört. Damit setzt Bremen die Vorgaben der UN-Behindertenrechtskonvention, ein inklusives Schulsystem ohne Sonderstrukturen zu etablieren, in der Bundesrepublik am konsequentesten um. Das zeigt sich besonders deutlich an der sogenannten Exklusionsquote, der Quote, die den Anteil der Schüler*innen, die separiert in Förderzentren unterrichtet werden, beschreibt. Mit 0,9 Prozent Schüler*innen an Förderzentren hat Bremen einen im Vergleich zu anderen Bundesländern besonders niedrigen Wert, der immer wieder in Veröffentlichungen erwähnt wird.

Auch ein zweiter wichtiger Erfolg darf nicht unerwähnt bleiben, nämlich dass der Anteil der Schüler*innen mit Förderbedarf, die die allgemeinbildende Schule mit einem Abschluss verlassen, seit Umsetzung der Inklusion in Bremen enorm gestiegen ist.

(Beifall SPD)

Erreichten nämlich im Jahr 2009 nur 21 Prozent aller Schüler*innen mit dem Förderbedarf LSV die einfache Berufsbildungsreife, so schafften es im Jahr 2019 35 Prozent. 19 Prozent haben sogar die erweiterte Berufsbildungsreife und sieben Prozent den mittleren Schulabschluss geschafft. Auch hier führt die Möglichkeit zur Teilhabe, die Möglichkeit, der Schonraumfalle Förderschule zu entkommen, zu einer besseren Chance auf dem ersten Arbeitsmarkt.

Der Wert der konsequenten Umsetzung von Inklusion zeigt sich aber auch insbesondere in der aktuellen Coronakrise. Als nämlich in Zeiten der Schulschließung in Folge der Coronapandemie im Frühjahr die Schulen nach und nach wieder begannen, Betreuungsangebote anzubieten, wurden in Bremen selbstverständlich alle Kinder, auch die mit den besonderen Bedarfen, in die Schulen eingeladen und dort unterstützt, anders als in anderen Bundesländern, wo die Förderschulen für die geistige Entwicklung oder die körperlich motorische Entwicklung noch lange geschlossen waren.

(Beifall SPD)

Durch die Praxis, dass in den Bremer Schulleitungen ein Schulleitungsmitglied eine zentrale Auf-

gabe bei der Steuerung und Umsetzung des inklusiven Prozesses und bei der Sicherstellung eines hochwertigen Inklusionskonzepts an Schulen übernimmt, ist die strukturelle Verankerung der Inklusion an Schulen gesichert. Das ist bundesweit einzigartig.

Inklusion ist also ein Menschenrecht, das wir selbstverständlich und gern umsetzen, nicht ideologisch. Aber das bedeutet nicht, dass eine konsequente Umsetzung von Inklusion einfach und kostenneutral ist. Sie wird auch in den kommenden Jahren von uns gemeinsame Anstrengungen erfordern. In einigen Punkten zeigt sich rückblickend, welche Anstrengungen auch schon unternommen worden sind.

Die Stundenzuweisungen für Inklusionsaufgaben sind in den Jahren zwischen 2009 und 2019 um fast 50 Prozent angewachsen. Jährlich richten wir neue W+E-Standorte mit dem Ziel ein, dass immer mehr Kinder mit hohen Förderbedarfen in ihrer direkten Umgebung beschult werden können. Der Bedarf an Assistent*innen ist sowohl im Bereich der Schulbegleitung nach § 35a in den Kindertagesstätten wie auch im Bereich W+E an Schulen um das Vier- bis Fünffache gestiegen. Dies entspricht einem bundesweiten Trend. Auch das wird eine Herausforderung der nächsten Jahre sein, neue Konzepte für eine tragfähige Schulbegleitung an Schulen zu entwickeln und genügend Fachkräfte für diese anspruchsvolle Tätigkeit zu sichern. Denn auch der allgemeine Fachkräftemangel, insbesondere im Bereich der Sonder- und Inklusionspädagog*innen zeigt in Bremen natürlich seine Spuren.

Derzeit läuft ein sechster Durchgang des Masterstudiengangs Inklusive Pädagogik, mit dem jeweils 30 Bremer Lehrkräfte zu Inklusionspädagog*innen weiterqualifiziert werden. Neben den grundständigen Studiengängen Inklusionspädagogik an der Universität gewinnen auch Seiteneinstiege eine zunehmende Bedeutung.

Die Umsetzung der Inklusion an Bremer Oberschulen wurde 2018 evaluiert. Eine Evaluation der Inklusion an Grundschulen, Gymnasien und beruflichen Schulen wird in diesem Schuljahr folgen. Deutlich wurde aus der ersten Evaluation der Schulreform, dass in den zehn Jahren ein vielversprechender und ambitionierter Umsetzungsprozess an Bremer Schulen begonnen hat, der nun an verschiedenen Stellen der Nachsteuerung bedarf. Zur Nachsteuerung gehört, Schulen in herausfordernden Lagen besonders gut auszustatten. Ich

sage immer, Ungleiches muss ungleich behandelt werden.

(Beifall SPD)

Es geht auch darum, Bildungseinrichtungen weiterhin dahingehend zu unterstützen, dass sie ein weites Inklusionsverständnis entwickeln, indem die Förderung aller Kinder als gemeinsame Aufgabe aller pädagogischen Lehr- und Fachkräfte angenommen wird. Eine inklusive Schule fördert und fordert Begabungen und unterstützt die Bereitschaft, sich anzustrengen. Die Förderung von Leistungsbereitschaft, ohne diejenigen auszugrenzen, die ein anderes Tempo benötigen, ist nicht nur Anspruch, sondern gelebte Realität an vielen Bremer Schulen, und davon habe ich viele schon erleben dürfen.

(Beifall SPD)

Ich weiß aber auch, um Inklusion an allen Bildungseinrichtungen von den Kindertagesstätten bis zum Ausbildungsabschluss und Abitur erfolgreich für die Kinder und Jugendlichen umzusetzen und so erfolgreiche Teilhabechancen zu sichern, werden wir in den nächsten Jahren weitere gemeinsame ressortübergreifende Kraftanstrengungen und Kooperationen benötigen. Der Weg ist der richtige.

Vor kurzem erhielten wir die Nachricht, dass der Jakob-Muth-Preis für inklusive Schulen in dem Deutschen Schulpreis aufgeht. Es gibt also keine Sonderpreise mehr für inklusive Schulen, da eine gute Schule immer eine inklusive Schule ist. – Vielen Dank!

(Beifall SPD, Bündnis 90/Die Grünen, DIE LINKE)

Vizepräsidentin Antje Grotheer: Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor.

Die Aussprache ist geschlossen.

Die Stadtbürgerschaft nimmt von der Antwort des Senats, Drucksache [20/318 S](#), auf die Große Anfrage der Fraktion der FDP Kenntnis.

LED-Straßenbeleuchtung für eine adaptive Stadtbeleuchtung und als Stromlieferanten für die E-Mobilität sowie als Basis „smarter“ Technologie nutzen

**Antrag der Fraktion der FDP
vom 7. September 2020
(Drucksache [20/299 S](#))**

Wir verbinden hiermit:

**LED-Leuchten für den Bremer Nachthimmel
Antrag der Fraktionen der SPD, Bündnis 90/Die Grünen und DIE LINKE
vom 15. September 2020
(Drucksache [20/305 S](#))**

Dazu

**Änderungsantrag der Fraktion der CDU
vom 6. Oktober 2020
(Drucksache [20/322 S](#))**

Dazu als Vertreterin des Senats Bürgermeisterin Dr. Maike Schaefer.

Die gemeinsame Beratung ist eröffnet.

Als erster Redner hat der Abgeordnete Thore Schäck das Wort.

Abgeordneter Thore Schäck (FDP): Frau Präsidentin! Vielen Dank, da gibt es ja bei so vielen Gegenanträgen und Änderungsanträgen immer eine Menge vorzulesen. Liebe Kolleginnen und Kollegen! Wir haben als FDP-Fraktion vor einiger Zeit einen Antrag eingebracht, die Umstellung der Straßenbeleuchtung auf LED-Technik voranzutreiben. Das hat verschiedene Hintergründe. Das hat einerseits den Vorteil, dass die deutlich sparsamere LED-Technik den Stromverbrauch und damit ja auch die Umweltbelastung reduziert, andererseits kann moderne LED-Technik auch gedimmt werden und das bietet die Möglichkeit, dass tageszeitgenau immer nur so viel Licht abgegeben wird wie gerade notwendig. Das reduziert auch die Lichtverschmutzung, die ja gerade in unseren Großstädten ein zunehmendes Problem ist.

Darüber hinaus bieten neuartige Straßenlaternen mit LED-Technik aber auch noch weitreichendere Möglichkeiten, so können sie zum Beispiel als WLAN-Sender, als Verkehrssensor oder auch als Notrufsäule genutzt werden. Die wichtigste Zusatzfunktion, die diese Technik bietet, ist aber die Funktion als Ladesäule für E-Autos. Ich glaube, wir sind uns alle einig, dass der gesellschaftliche Umstieg weg von den fossilen Brennstoffen hin zu E-Technologie

(Abgeordneter Rainer Bensch [CDU]: Oder andere Techniken!)

maßgeblich davon abhängen wird, wie gut die Ladeinfrastruktur in Deutschland und damit auch in

Bremen ausgebaut ist. Es gibt immer noch viel zu wenige Ladesäulen, viele Plätze sind oft besetzt, was den Umgang mit solch einem Fahrzeug manchmal etwas schwierig macht.

Die Zusatznutzung dieser Laternen als Ladesäulen kann hier Abhilfe schaffen, denn die Stromnetze, deren Verlegung ja den meisten Aufwand und auch die höchsten Kosten verursachen würde, die sind bereits verlegt, und die Laternen müssen nur entsprechend umgerüstet und mit entsprechenden Anschlüssen ausgestattet werden. Schon hat jeder Bürger und jede Bürgerin vor der eigenen Haustür eine Ladestation für das E-Auto.

Das ist natürlich auch gerade bei der zunehmenden Verstädterung ein Thema, da immer weniger Menschen noch das Einfamilienhaus mit Carport haben, wo man den Stecker in das Auto stecken kann. Immer mehr Menschen wohnen in Wohnungen und da ist es natürlich recht attraktiv, dafür zu sorgen, wenn wir die Infrastruktur im Sinne des Stromnetzes schon haben, dass wir sie auch möglichst vielseitig nutzen. Mir ist natürlich auch klar, dass wir dort mit einem deutlich geringeren Ladevolumen als in klassischen Ladesäulen rechnen müssen, aber der große Vorteil ist, diese Infrastruktur ist bereits vorhanden.

Jetzt haben Sie, liebe Kolleginnen und Kollegen von der Koalition, einen eigenen Antrag zu dem Thema eingebracht. Das haben Sie damals beim Thema Fahrradparken auch schon gemacht, in einer Nacht- und Nebelaktion, dem wir damals übrigens auch zugestimmt haben, wenn Sie sich erinnern, auch weil in Ihrem Antrag sehr konkrete Beschlusspunkte aufgenommen worden sind, die zwar verdächtig unseren eigenen Punkten ähnelten, aber es gab zumindest konkrete Punkte, über die wir debattieren und die wir beschließen konnten.

Wir würden Ihrem Antrag hier heute auch gern zustimmen, um gemeinsam das Thema E-Mobilität in Bremen voranzutreiben. Das Problem ist nur, dass Ihr Antrag schlichtweg nichts Konkretes enthält, dem man in irgendeiner Form zustimmen könnte, oder irgendetwas, das wir beschließen könnten. Ihr Antrag enthält keine konkreten Vorschläge, er enthält keine konkreten, inhaltlichen, umsetzbaren Beschlusspunkte, Ihr Antrag enthält schlichtweg nichts.

Wenn Sie sich einmal ehrlich machen und nicht nur große Ankündigungen und pathetische Reden zu

diesem Thema halten wollen, sondern Nachhaltigkeit und insbesondere die zügige Entwicklung der E-Mobilität in Bremen vorantreiben wollen, dann haben Sie jetzt die Chance, mit unserem Antrag konkrete Punkte zu beschließen, die auch umsetzbar sind. Ich bin sehr gespannt, ob Sie sich dazu hinreißen lassen. – Vielen Dank!

(Beifall FDP)

Vizepräsidentin Antje Grotheer: Als nächste Rednerin hat die Abgeordnete Anja Schiemann das Wort.

Abgeordnete Anja Schiemann (SPD): Sehr geehrte Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Eine ausreichende Beleuchtung auf Plätzen und Gehwegen ist wichtig, sie hilft uns bei der Orientierung, schafft Sicherheit und Atmosphäre.

Die flächendeckende Umrüstung der öffentlichen Straßenbeleuchtung auf LED-Technik gilt dabei als zukunftsweisend und erstrebenswert, denn LED-Leuchten verursachen in der Regel geringere Wartungskosten, sie sind deutlich langlebiger als herkömmliche Lichtquellen, verbrauchen aufgrund ihrer Effizienz bis zu 80 Prozent weniger Energie als ihre Vorgänger und sind damit auf Dauer insgesamt kostengünstiger. Zudem sind sie die insektenfreundlichere Wahl innerhalb der gängigen Technologie. Die Umrüstung auf LED vereint daher klimaschützende, ökologische und wirtschaftliche Vorteile, die die erhöhten Anschaffungskosten deutlich aufwiegen. Im Gegensatz zu Energiespar- und Leuchtstofflampen, die extrem giftige Quecksilber enthalten und als Sondermüll gelten, kommen LED-Leuchten ohne hochgiftige Substanzen aus.

In der Stadt Bremen wird die Straßenbeleuchtung im Auftrag der Kommune von der swb Beleuchtung GmbH betrieben und hier hat man auch bereits begonnen, die Umstellung auf LED konzeptionell und kontinuierlich voranzutreiben. Es gibt derzeit in der Stadtgemeinde Bremen circa 63 000 Leuchten, von denen circa 7 500 bereits auf LED umgestellt sind. Ein zügiger Austausch der noch mit Natriumdampfhochdrucklampen bestückten Leuchten ist sowohl aus ökologischer als auch wirtschaftlicher Sicht sinnvoll. Es ist also gut und richtig, dass Bremen sich auch hier bereits auf den Weg gemacht und begonnen hat, die Umstellung konzeptionell und kontinuierlich voranzutreiben. Schon jetzt werden defekte Lampen durch LED-Leuchten ersetzt.

Aus unserer Sicht können wir diesen Prozess aber noch intensivieren und die möglichst flächendeckende Umrüstung unter wirtschaftlichen Aspekten, wie mögliche Einsparungen im Energie- und Instandhaltungsbereich, weiter beschleunigen. Der Vertrag mit der swb Beleuchtung GmbH läuft jedoch Ende 2024 aus und sie kann als Eigentümerin der Bremer Beleuchtungsanlagen aufgrund des Endes des derzeitigen Vertrages im Jahr 2024 und der damit nicht mehr gegebenen fünfjährigen Zweckbindungsfrist gemäß Kommunalrichtlinie keine Förderanträge mehr stellen.

Wir begrüßen es daher, dass der Senat nun auf Basis des bereits eingeholten Angebotes Verhandlungen mit der swb zum kompletten beziehungsweise teilweisen Austausch der vorhandenen Beleuchtung im öffentlichen Raum aufgenommen hat, und unterstützen mit unserem Antrag ausdrücklich den raschen Fortgang.

Die von Ihnen, liebe Kolleginnen und Kollegen der FDP, in Ihrem Antrag favorisierte Forderung nach adaptiver Straßenbeleuchtung und die Verknüpfung von E-Mobilität und Straßenbeleuchtung schießt, unseres Erachtens, aber weit über das Ziel hinaus und versucht, das Pferd von der falschen Seite aufzuzäumen. Adaptive Straßenbeleuchtung wird nach meinen Recherchen derzeit in Fürth und Darmstadt vor allem dort eigensetzt, wo keine allzu regelmäßigen Verkehrsflüsse herrschen, also auf Feldwegen oder in Fußgängerzonen. Ob es in einer so eng besiedelten Stadt wie Bremen mit mehr als regelmäßigen Verkehrsflüssen einen Bedarf für ein so kostenintensives Pilotprojekt gibt, das mag ich bezweifeln.

Auch Ihr Vorschlag, Straßenlaternen zu Stromlieferanten für E-Mobilität umzurüsten, hört sich zunächst einmal sehr sympathisch an, ist aber mit hohen Umrüstungskosten verbunden und doch wohl eher Sache der privaten Stromanbieter als der öffentlichen Hand. Uns muss es doch zunächst einmal prioritär darum gehen, möglichst schnell und möglichst flächendeckend die Beleuchtung in Bremen auf die umweltfreundlichere und wirtschaftlichere LED-Technik umzustellen. Ihren Antrag lehnen wir daher ab.

Zu dem Änderungsantrag der CDU-Fraktion: Nach Auskunft der swb dürfen laut Anweisung des ASV seit dem 1. Januar im Bremer Stadtgebiet nur noch insektenfreundliche LED-Leuchten mit maximal 3 000 Kelvin verbaut werden. Eine noch geringere Kelvinzahl würde nach Einschätzung des ASV die Verkehrssicherheit deutlich reduzieren. Somit sind die

Forderungen Ihres Änderungsantrages, liebe Kolleginnen und Kollegen der CDU, bereits durch Regierungshandeln erfüllt beziehungsweise obsolet und Ihr Antrag ist damit abzulehnen. – Vielen Dank!

(Beifall SPD, Bündnis 90/Die Grünen, DIE LINKE)

Vizepräsidentin Antje Grotheer: Als nächster Redner hat der Abgeordnete Ralf Schumann das Wort.

(Abgeordneter Dr. Thomas vom Bruch [CDU]: Nicht, dass Sie wieder die Senatorin ärgern! – Abgeordneter Björn Fecker [Bündnis 90/Die Grünen]: Dieses Mal passen wir auf!)

Abgeordneter Ralf Schumann (DIE LINKE): Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Ich weiß gar nicht, was ich darauf antworten soll, aber ich sehe, die Thekenmannschaft der CDU ist wieder wach geworden, das freut mich.

(Zurufe CDU-Fraktion)

Ein Licht geht uns auch noch zu später Stunde auf. Also: Alles wird gut.

(Zuruf CDU-Fraktion)

Na, na, na.

In Bremen gibt es um die 63 000 Straßenlampen. Sie sorgen für sichere Orientierung auf Plätzen, Straßen und Gehwegen. Bis zum Januar dieses Jahres waren davon bereits circa 7 500 auf LED umgestellt. Im Jahr zuvor waren es nur circa 6 000. 1 500 LED-Laternen kamen also innerhalb eines Jahres dazu. Im August erreichte uns die frohe Botschaft, dass die Laternen auf der Finbahn im Bremer Stadtwald auf LED umgerüstet wurden. Bei diesem Tempo würde es noch 37 Jahre dauern, bis eine komplette Umstellung auf LED umgesetzt ist. Das ist eindeutig zu langsam.

(Präsident Frank Imhoff übernimmt wieder den Vorsitz.)

LED-Leuchten haben im Vergleich zu herkömmlichen Lampen oder Energiesparlampen mehrere Vorteile: Sie haben eine sehr hohe Lebensdauer, selbst bei günstigen Modellen liegt sie noch bei 15 000 Stunden, qualitativ hochwertige haben sogar eine Lebensdauer von bis zu 100 000 Stunden. Im Vergleich: 10 000 Stunden schaffen Kompaktleuchtstofflampen. Der Energieverbrauch von LED-Lampen ist wesentlich geringer, ihre hohe

Energieeffizienz sorgt für geringe Abwärme, sie sind maximal handwarm, Verbrennungsgefahr geht von ihnen keine mehr aus und sie enthalten keine hochgiftigen Schadstoffe. Zudem sind sie dimmbar, sodass die Helligkeit dem gegebenen Umfeld und der Situation angepasst werden kann. LED-Lampen sind insektenfreundlicher, da sie keine UV-Strahlung abgeben und somit keine Insekten anlocken.

Am besten werden warmweiße LEDs verwendet, sie tragen am wenigsten zur sogenannten Lichtverschmutzung bei, dies sollte bei zukünftigen Konzeptplanungen und Umstellungen unbedingt berücksichtigt werden. Heute habe ich von der Kollegin Schiemann, die das näher recherchiert hat, erfahren dürfen, dass das von der swb auch so umgesetzt wird, insofern wird sich meine Nähe zur CDU-Fraktion heute darauf beschränken, dass wir den Antrag der Fraktion der CDU ablehnen. Zu viel Nähe an einem Tag ist ja auch nicht gut.

Andererseits sind LEDs auch sehr teuer. Alle Laterne in der Hansestadt mit der Technik auszustatten würde rund 30 Millionen Euro kosten. Zwar würden sich die Kosten aufgrund der Energieeffizienz relativ schnell amortisieren, eine Umrüstung, wie sie sich die Fraktion der FDP vorstellt, wäre allerdings nicht ohne Weiteres bezahlbar und da die Fraktion der FDP sonst gern auf die Schuldenuhr in ihren Fraktionsräumen schaut – ich weiß gar nicht, Herr Schäck, hat die auch schon LED oder läuft die noch anders, aber beleuchtet ist sie, glaube ich, nicht? – muss ich nicht weiter darauf eingehen. Wir lehnen somit den Antrag der Fraktion der FDP ab.

Zum Schluss will ich noch erwähnen: Vor etwas mehr als einem halben Jahr sagte die Senatorin Dr. Maike Schaefer auf eine Anfrage meines Kollegen Ingo Tebje, dass bei Erneuerung von Leuchten kontinuierlich auf LED umgestellt würde, aber für eine beschleunigte Umstellung noch kein Angebot der swb vorliegen würde. Der Senat ist zeitnah in Gespräche eingetreten. Seit März dieses Jahres liegt nun ein Angebot der swb vor, welche die Komplettumrüstung aller konventionellen Lampen definitiv beschleunigen würde. Verhandlungen zwischen dem Senat und der swb dazu laufen bereits. Dieses begrüßen wir ausdrücklich und hoffen auf einen baldigen positiven Vertragsabschluss. – Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

(Beifall DIE LINKE, SPD)

Präsident Frank Imhoff: Als nächster Redner hat der Abgeordnete Martin Michalik das Wort.

Abgeordneter Martin Michalik (CDU): Sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren! Ja, der Titel des Antrags der Fraktion der FDP hört sich sehr interessant an und ist auch sehr lang. Doch liest man weiter, merkt man sehr schnell, dass viele dieser Ideen im Antrag nicht neu oder bereits in der Umsetzung sind.

Es steht außer Frage – und das alles werde ich nicht wiederholen –, dass die LED-Lampen deutlich klimaschonender sind als die früher eingesetzten Leuchtmittel und über weitere Eigenschaften verfügen: Sie sind dimmbar, könnten adaptiv genutzt werden, sind langlebiger und benötigen circa 70 Prozent weniger Energie. Frau Schiemann, Sie hatten 80 Prozent gesagt, ich habe bei meiner Recherche leider 70 Prozent gefunden, aber das spielt keine Rolle, sie sind auf jeden Fall deutlich energiesparender, und zwar in einem hohen Maß.

Liebe FDP-Fraktion, zu Ihrer ersten Forderung nach einer schnellstmöglichen Umstellung der Straßenbeleuchtung auf LED-Leuchten muss ich Ihnen leider oder auch zum Glück – das ist Ansichtssache – sagen, dass die nötigen Schritte dafür in der Stadt Bremen bereits unternommen wurden. Sie, Herr Schäck, sind doch Mitglied in der Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung. Letztes Jahr im November gab es eine Vorlage, in der es um die Umrüstung der öffentlichen Straßenbeleuchtung in Bremen auf LED-Technik ging. Daraus konnte ich entnehmen, dass bei Neu- oder Umbaumaßnahmen seit 2016 und bei Erneuerungen seit 2017 ausschließlich LED-Leuchten eingesetzt werden.

Wenn man sich den aktuellsten Stand – und das ist der von 2019 – anschaut, wurden von insgesamt 63 000 Leuchten in der Stadt Bremen circa 7 500 auf LED umgerüstet. Das dürften heute, ein Jahr später, deutlich mehr sein. Bis zum Ende der Vertragsperiode mit der swb, also bis zum Jahr 2024, werden circa 37 Prozent des Bestandes auf LED-Technik umgestellt sein. In der gleichen Deputationsvorlage wird klar und deutlich dargestellt, dass eine zeitnahe Komplettumstellung auf LED-Beleuchtung weder wirtschaftlich noch technisch Sinn macht. Erstens wäre eine Komplettumrüstung bis 2024 nicht mehr Gegenstand des Beleuchtungsvertrages mit der swb, sodass der bremische Haushalt die Kosten in Höhe von circa 26 Millionen Euro bis 2024 tragen müsste. Dabei müssten viele neue, noch funktionierende Leuchten ersetzt werden, was alles andere als ressourcensparend ist, Herr Schäck. Zweitens würde eine sehr baldige Kom-

plettumrüstung auf LED-Leuchten in der Stadt Bremen dazu führen, dass man sich zukünftigen Technologien verschließt. Das heißt, wenn sie erst einmal verbaut sind, müssen sie auch ein paar Jahre halten, dann können wir sie nicht wieder wechseln, wenn etwas Besseres auf dem Markt ist.

Sie merken, Ihre Forderungen im Antrag werden der Komplexität der Sache nicht ganz gerecht und das Ganze ist auch aus umweltpolitischen Aspekten bedenklich. Gleichzeitig sieht die CDU-Fraktion die jetzigen Verhandlungen des Senats mit der swb zur Beschleunigung der Umrüstung der Straßenleuchten auf LED-Technik positiv. Wir haben uns gewundert, dass der Senat anscheinend beim Thema LED-Umstellung, das von allen Fraktionen befürwortet wird, Unterstützung braucht. Wir als CDU-Fraktion werden dem Senat diese heute geben und dem Koalitionsantrag zustimmen.

Wir werben trotzdem weiter für unseren Änderungsantrag, und zwar geht es um die Insektenfreundlichkeit der Leuchtmittel. Frau Schiemann, diese Zahlen, die Sie vorgetragen haben, konnte ich nicht recherchieren. Ich weiß, dass man bemüht ist, insektenfreundliche Leuchtmittel zu verbauen, aber die Frage ist, ob das irgendwo verankert ist und in dem Maße betrieben wird, wie es sollte. Ich finde, dass wir diesen Aspekt aus unserem Änderungsantrag unbedingt in den Beschluss einbringen sollten. Dafür kann ich nur werben.

Kommen wir zu den von der FDP-Fraktion geforderten Ladestationen. Bei diesem Forderungspunkt, Herr Schäck, muss ich Ihnen Recht geben. Im Hinblick auf die Verkehrswende und das Ziel, auf Bremens Straßen auf lange Sicht eine Alternative für Verbrennungsmotoren zu etablieren, müssen Ladestationen für E-Autos ausgebaut werden. Eine Zahl, die Sie nicht genannt haben, Herr Schäck, ich habe ein bisschen recherchiert: Aktuell haben wir in Bremen 177 öffentliche Ladestationen und das ist definitiv zu wenig. Das ist natürlich eine Chance, das Ganze auszubauen. Mit dem weiteren Ausbau der Elektromobilität werden wir zukünftig deutlich mehr Ladestationen benötigen. Eine platzsparende Alternative bieten daher LED-Leuchten mit dieser Technik. Intelligente Straßenbeleuchtung mit einem eingebauten WLAN-Sender würde auch einen Beitrag zum Ausbau der Digitalisierung in dieser Stadt leisten, das begrüßen wir sehr. Entsprechende Pilotprojekte gibt es bereits in Bochum oder Essen. So etwas könnte man auch in Bremen anstreben. Ich denke, dass Bremen auch davon profitieren würde.

Die CDU-Fraktion wird aus den oben genannten Gründen die Beschlusspunkte des Antrags der FDP-Fraktion eins bis drei ablehnen und den weiteren Beschlusspunkten zustimmen. Wir beantragen dahingehend eine getrennte Abstimmung. Weiter stimmen wir dem Antrag der Koalition zu und werben für unseren Änderungsantrag. – Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

(Beifall CDU)

Präsident Frank Imhoff: Als nächster Redner hat der Abgeordnete Ralph Saxe das Wort.

Abgeordneter Ralph Saxe (Bündnis 90/Die Grünen): Herr Präsident, meine Damen und Herren! Wenn man dann überraschend das Feld von hinten aufrollen kann, sollte man nicht den Fehler machen, das alles zu wiederholen, was schon gesagt worden ist. Deswegen erspare ich mir das, denn vieles, was der Kollege vor mir gesagt hatte und die Kolleginnen vorher gesagt haben, ist ganz richtig, das brauche ich nicht noch einmal zu wiederholen.

Natürlich sind wir alle für LED-Leuchten. Natürlich sind sie sehr viel insektenfreundlicher. Ich finde es auch positiv, dass die CDU-Fraktion diesen Änderungsantrag gestellt hat, weil ich diesen Aspekt tatsächlich besonders wichtig finde, diese Lichtverschmutzung in der Stadt zu reduzieren. Das muss uns ein Anliegen sein. Nach meinen Recherchen beim Amt für Straßen und Verkehr war es aber auch so, dass sie bereits die maximalen 3 000er-Lampen seit Anfang des Jahres verbauen, sodass man das noch einmal hätte bekräftigen können. Unser Antrag ist ja letztlich auch nur eine Bekräftigung und ich finde, das darf man auch einmal machen, man darf auch einmal sagen: Der Senat macht das gut, er ist auf dem richtigen Weg. Das kann ein Parlament, finde ich, auch einmal machen. Das haben wir mit unserem Antrag gemacht; der Senat ist für mich auf einem guten Weg.

(Beifall Bündnis 90/Die Grünen)

Deswegen will ich eigentlich nur zu allem Guten und Schönen, das schon gesagt worden ist, damit die Sache sich nicht unnötig in die Länge zieht, noch zwei Aspekte mit dazu nehmen, die vielleicht noch nicht gesagt worden sind. Wir verhandeln ja jetzt mit der swb, das finde ich auch gut, dass wir das tun. Ich bin auch immer dafür, dass dieses regionale Unternehmen, wenn es ein gutes Angebot macht, den Zuschlag bekommt. Darin besteht aber eine Gefahr: Sie sind natürlich in dem Bereich eine

Art Monopolist, weil wir im Augenblick nur mit denen verhandeln, und da werbe ich sehr dafür, dass der Senat verantwortlich mit denen verhandelt. Ich vermute einmal, die werden erst ein Angebot machen, bei dem sie sagen: Okay, eigentlich könnt ihr nur mit uns. Da werbe ich sehr dafür, da wirklich ernsthaft zu verhandeln, um auch wirklich eine günstige Lösung für Bremen hinzubekommen. Das wäre mein erster Aspekt.

Mein zweiter Aspekt betrifft – das hat noch keiner erwähnt – die Masten, an denen diese Beleuchtung hängt. Diese Masten müssten nämlich eigentlich für LED-Beleuchtungen sehr viel kleiner sein, damit sie diesen hohen Wirkungsgrad erreichen, und ich werbe sehr dafür, dass wir diesen Aspekt weiter mit beachten, dass wir auch möglichst schnell diese Masten austauschen. Das ist auch ein Gewinn für die Stadtentwicklung, wenn nicht diese riesigen Teile da herumstehen, sondern mit LED-Beleuchtung auch sehr viel schmalere, schlankere Masten verbaut werden können.

Zu der Nutzung dieser Lampen quasi als Elektro-säulen: Dazu gibt es durchaus technische Bedenken, ob denn die Elektrizität da immer verfügbar ist, weil die Lampen ja nicht immer brennen. Also, da wird man sich einiges, finde ich, noch einmal genau ansehen müssen, bevor man anfängt, das hier in großem Maße umzubauen. Da genau hinzusehen finde ich vernünftig, aber jetzt zu euphorisch darauf zu setzen, ist eben auch nicht mein Ding.

Eine Sache muss ich doch noch – weil es hier ja sportlich ist – ein bisschen in Richtung FDP-Fraktion sagen: Sie sprechen von Mut bei der Energie- und Mobilitätswende und kommen dann mit Anträgen, die das Wesentliche – und das Wesentliche ist für mich auch Reduktion von bestimmten Sachen – ausblendet und dann kommen Sie manchmal mit technischen Spielereien, manchmal auch mit Sachen, die nice-to-have wären, aber das geht so ein bisschen an der Gesamtproblematik vorbei. Das muss man schon ganzheitlich angehen. Smarte Technologien können helfen, aber sind bestimmt nicht das Wesentliche, wenn wir tatsächlich gemeinsam die Energie und Mobilitätswende schaffen wollen. – Vielen Dank!

(Beifall Bündnis 90/Die Grünen)

Präsident Frank Imhoff: Als nächster Redner hat der Abgeordnete Thore Schäck das Wort.

Abgeordneter Thore Schäck (FDP): Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Erst einmal muss

ich festhalten: Wenn wir hier ein Phrasenschwein aufstellen würden, in das wir jedes Mal zwei Euro einwerfen, wenn aus den Reihen der Regierungskoalition der Satz fällt „Wir sind auf dem Weg“, dann hätten wir Bremens Schuldenprobleme, glaube ich, schon längst gelöst. Das muss man, glaube ich, ganz deutlich sagen.

(Beifall FDP)

Dass der Kollege Fecker einen Antrag zur Umrüstung auf LED-Technik, der letztendlich zu mehr Umweltschutz führt, bei meinem Abgang per Zuruf noch als unmoralisches Angebot bezeichnet, das ist auch ein interessanter Aspekt, den ich in diesem Hause aus den Reihen so tatsächlich nicht erwartet hätte.

(Abgeordneter Björn Fecker [Bündnis 90/Die Grünen]: Ehrlicherweise haben Sie niemanden hier überzeugt!)

Ihr Antrag enthält ein Weiter-so und das wird für diese Thematik nicht reichen. Genau aus diesem Grund haben wir unseren Antrag gestellt. Wir brauchen gemeinsame Anstrengungen, um das Thema ernsthaft voranzutreiben, und das sind die Beschlusspunkte unseres Antrages.

Frau Schiemann, Sie sagten, aus Ihrer Sicht kann man den Prozess noch intensivieren, deswegen antworte ich ganz deutlich in Ihre Richtung: Hier haben Sie mit unserem Prozess die Chance, konkret etwas zu beschließen, was den Ablauf intensiviert und beschleunigt. Hier haben Sie die Chance, zu zeigen, dass Sie dieses Thema ernst nehmen, liebe Kolleginnen und Kollegen.

Sie sagten immer: Ja, wir arbeiten daran, das ist alles auf einmal aber zu viel, LED-Technik setzen wir um, aber gleichzeitig auch auf smarte Laternen umzurüsten, das wird jetzt doch zu viel. Letztendlich muss ich die Frage stellen, wann, wenn nicht jetzt? Wir sind gerade dabei, diese Laternen umzurüsten. Wenn wir jetzt dabei sind, das zu tun, wollen wir dann erst die nächsten Fragen stellen, wenn alle Laternen umgerüstet sind? Wollen wir dann wieder anfangen, umzubauen, und uns die Frage stellen, was wollen wir eigentlich damit machen, ach, das passt jetzt doch nicht so, müssen wir dann wieder neue Laternen installieren? Jetzt ist die Zeit, in der wir das ganze Thema angehen können, in der wir, wenn wir uns sowieso auf den Weg machen, auch ein umfassendes Konzept umsetzen können.

Ihr Antrag, liebe Koalition, ich zitiere, beinhaltet als Beschlusspunkt: „Die Stadtbürgerschaft unterstützt den Senat bei seinen bereits aufgenommenen Verhandlungen mit der swb zum kompletten oder teilweisen Austausch der vorhandenen Beleuchtung im öffentlichen Raum“. Das ist für mich kein Aufbruch, das sind keine konkreten Beschlusspunkte, das ist einfach nur eine nichtssagende Formulierung. Das ist nichts, was wir in der Form beschließen können, um dieses Thema wirklich voranzutreiben.

Jetzt zu Ihnen, Herr Kollege Michalik!

(Unruhe – Abgeordneter Arno Gottschalk [SPD]: Jetzt muss aber was kommen! – Heiterkeit)

Erst einmal müssen wir, glaube ich, festhalten: So, wie Sie und Ihre Fraktion sich schon den ganzen Tag der rot-grün-roten Regierungskoalition aufdrängen und gefallen wollen, kann man, glaube ich, feststellen, es ist nicht immer ganz einfach, als FDP-Fraktion die einzige, echte und richtige Oppositionspartei in diesem Haus zu sein.

(Unruhe)

Sie haben angesprochen, dass wir das Thema in der Sitzung der Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung, ist das eine Unruhe hier –. Das scheint Sie emotional zu bewegen, Frau Aulepp!

(Abgeordneter Dr. Thomas vom Bruch [CDU]: Das tut dem Kreislauf gut!)

Herr Michalik, Sie hatten angesprochen, dass wir das Thema in der Sitzung der Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung hatten, das ist richtig. Da ging es aber insbesondere um die Umrüstung auf LED-Technik.

Wenn Sie sich unseren Antrag angeschaut haben – und das habe ich erst bezweifelt –, dann haben Sie mich mit Ihrem Antrag auf getrennte Abstimmung doch noch davon überzeugt, dass Sie sich damit auseinandergesetzt haben, dann werden Sie gesehen haben, dass unser Antrag sich tatsächlich nur in den Punkten eins bis drei mit der Umrüstung auf LED-Technik beschäftigt, und die weiteren fünf Punkte, von vier bis acht, beschäftigen sich mit einer Nutzung dieser Laternen im Rahmen eines smarten Konzeptes.

Ich bin froh, dass Sie mit Ihrem Insektenschutz-Änderungsantrag versucht haben, überhaupt einen konkreten Beschlusspunkt in den Antrag der rot-

grün-roten Koalition aufnehmen zu lassen. Uns als FPD-Fraktion ist das ein bisschen wenig, dass wir bei einem so umfassenden Thema als einzigen Beschlusspunkt dort jetzt ein bisschen Insektenschutz haben. Das haben wir von den Kolleginnen und Kollegen auch gehört: Das Thema ist deutlich größer und es wird nicht ausreichen, sich in diesem Antrag nur mit Insektenschutz zu beschäftigen. Das ist uns zu wenig und deswegen werden wir nicht nur den Antrag der Koalition ablehnen, sondern auch den Antrag der Fraktion der CDU. – Vielen Dank!

(Beifall FDP)

Präsident Frank Imhoff: Als nächste Rednerin hat Bürgermeisterin Dr. Maike Schaefer das Wort.

Bürgermeisterin Dr. Maike Schaefer: Sehr geehrter Herr Präsident, meine Damen und Herren! Herr Schäck, nach der letzten emotionalen Debatte zur BSAG hatte ich nicht das Gefühl, dass Herr Strohmann sich gerade um meinen Hals geschwungen hat. Wenn das Ihr Eindruck geblieben ist, dann ist das vielleicht nicht der schlechteste Eindruck.

Zum Thema: Dass wir eine Umrüstung der Straßenbeleuchtung auf LED-Lampen vorantreiben wollen –. Auch von Herrn Michalik sind die positiven Effekte noch einmal vorgetragen worden, weil es klimafreundlicher ist, weil es insektenfreundlicher ist, weil LED-Lampen langlebiger sind, daher befürworte ich die Umstellung wirklich. Deswegen führen wir als Ressort gerade Gespräche mit der swb, im Übrigen nicht nur zu der Umstellung auf LED-Lampen im Straßenraum, sondern – das wird zumindest eine hier im Raum freuen – im Gleichklang auch zu der Beleuchtung des Findorff-Tunnels.

Die Rahmenbedingungen wurden schon genannt: Der aktuelle Beleuchtungsvertrag läuft noch bis zum 31. Dezember 2024. Das heißt, im nächsten Jahr muss zwangsläufig eine Neuausschreibung vorbereitet werden. Ja, wir haben schon längst mit der Umstellung angefangen, nicht ganz aktuell, sondern schon vor etlicher Zeit. Die Umstellung der Beleuchtung auf LED erfolgt kontinuierlich, auch das wurde schon vorgetragen. Wenn Straßenlaternen defekt sind, werden sie durch LED ersetzt, aber auch ganze Straßenzüge werden kontinuierlich erneuert. Aktuell sind etwa 15 000 Leuchten auf LED umgerüstet. Das sind ungefähr 25,1 Prozent. Weitere 6 700 Leuchten, noch einmal 11,3 Prozent, sollen bis zum Jahresende folgen.

Man muss auch sagen – -. Herr Michalik hat zu Recht noch einmal den Bericht der Deputation vom letzten Jahr vorgetragen. Einer der Gründe, warum es in der Vergangenheit nicht zügig vorangegangen ist, war die Finanzierungsfrage. Es ist teuer, umzustellen. Deswegen freue ich mich – natürlich, Ralph Saxe, sehen wir als Senat Anträge immer als eine gute Unterstützung und deswegen danke für den Antrag –, dass die Gespräche mit der swb derzeit auch sehr konstruktiv sind. Wir glauben, dass wir auch in der Finanzierungsfrage zusammen mit der swb ein gutes Angebot und eine gute Lösung finden werden.

Ganz kurz zur Klimafreundlichkeit und auch zu den Möglichkeiten der Energieeinsparung. Alle neuen LED-Leuchten werden in den Nachtstunden von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr morgens grundsätzlich auf 50 Prozent Leistung heruntergedimmt. Dadurch wird der Energieverbrauch, meine Damen und Herren, schon deutlich gesenkt. Man könnte auch noch eine zweite Dimmstufe von 0.00 bis 4.00 Uhr auf 30 Prozent realisieren. Man sieht, Lampe ist nicht einfach nur Lampe, sondern sie ist heutzutage auch schon sehr smart, bei der man alles Mögliche einstellen kann. Insektenfreundlichkeit wird sowieso mitgedacht, die ist bei LED eher gegeben, wird aber auch immer noch geprüft.

Ich möchte noch einmal auf einige Punkte des Antrages der Fraktion der FDP eingehen: Sie haben sich in Punkt zwei für eine dynamische adaptive Beleuchtung ausgesprochen. Die Innenstadt eignet sich nur bedingt, allerdings, auch da sind wir schon ein ganzes Stück weiter, konnten wir Erfahrungen in einem ersten Pilotprojekt auf dem Bahnhofsvorplatz sammeln. Es ist ein weiteres Pilotprojekt am Ellener Hof in Vorbereitung, insofern versuchen wir, genau solche Punkte jetzt auch schon aufzunehmen und zu schauen, ob sich das anbietet. Nicht jeder Straßenzug ist dafür geeignet, das muss man einmal sagen. Unsere Hoffnung ist, dass wir mit diesen beiden Projekten weitere Erfahrungen sammeln können, um zu schauen, wo wir das zukünftig weiter verbauen können.

Sie haben das Thema Straßenlaternen als Ladesäulen angesprochen. Ich finde das sympathisch, weil wir nämlich so ein kreatives Ressort sind, auch wenn Herr Strohmann jetzt leider nicht zuhört, aber ich möchte es einmal betonen. Herr Schäck, das sind genau solche Punkte, die wir auch prüfen. Allerdings muss man sagen, die Ladezeiten sind einfach sehr viel länger als an einer Ladesäule. Durch die geringe Ladeleistung über die vorhande-

nen Stromleitungen – das Straßenbeleuchtungsnetz ist tagsüber stromlos – bietet sich das tagsüber nicht an. Wir müssten ziemlich viel in das Netz investieren, um Leistungsquerschnitte anzupassen. Es gibt da noch sehr viele Fragestellungen.

Trotzdem finde ich es richtig, sich erst einmal anzuschauen, ist das eine Möglichkeit und bietet sich das an oder bietet es sich nicht an. Im Moment sehen wir den Vorteil noch nicht, aber wir wissen, dass sich Technologien weiterentwickeln, und wir werden auch nicht innerhalb eines Monats mit einem Knopfdruck alle Straßenlaternen umgewandelt haben. Deswegen, finde ich, sollte man die weiteren Entwicklungen im Auge haben. Allerdings muss man bei smarten Laternenmasten, das sind die sogenannten Humble Lampposts, sagen, die haben einen deutlich höheren Mastdurchmesser und damit auch einen deutlich höheren Flächenbedarf.

Deswegen hat das nicht nur Vorteile, sondern es gibt auch Punkte, die man berücksichtigen muss, die uns bisher noch nicht so überzeugt haben. Wie gesagt, auch da muss man schauen. Auch bei 5G-Basisstationen, diese sind grundsätzlich an Beleuchtungsmasten möglich, gibt es unterschiedliche Lichtpunkthöhen, unterschiedliche Anbieter. Man muss sich das, glaube ich, im Detail ganz genau ansehen, aber ich würde mich nicht verweigern, wenn das Ressort sich mit dem Thema weiterhin auseinandersetzt. Wichtig ist, dass wir in der Auswahl und der Neuausschreibung der Straßenbeleuchtung alle positiven Projekterfahrungen berücksichtigen.

Ich möchte noch einmal etwas zur Finanzierung sagen, weil im Antrag der Fraktion der FDP stand, dass wir für den Austausch der Pilzleuchten gegen LED-Leuchten Fördermöglichkeit nutzen sollen. Da wurden Fördermittel genutzt und natürlich schauen wir – dazu brauchen wir nicht extra einen Antrag, das machen wir bei allen Themen –, wo es weitere Fördermöglichkeiten gibt und wie wir sie auch für zukünftige Projekte nutzen können.

Also, noch einmal vielen Dank für den Antrag. Er unterstützt uns bei den Beratungen und Diskussionen mit der swb. Ich glaube, wir sind uns alle in dem Ziel einig, dass wir die Straßenbeleuchtung schnellstmöglich auf LED umstellen wollen, und dafür sind wir in guten Verhandlungen. – Vielen Dank!

(Beifall Bündnis 90/Die Grünen, SPD, DIE LINKE)

Präsident Frank Imhoff: Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor.

Die Beratung ist geschlossen.

Wir kommen zur Abstimmung.

Zuerst lasse ich über den Antrag der Fraktion der FDP mit der Drucksachen-Nummer [20/299](#) S abstimmen.

Hier wurde getrennte Abstimmung beantragt.

Wer den Ziffern 1 bis 3 seine Zustimmung geben möchte, den bitte ich um das Handzeichen.

(Dafür FDP, M.R.F.)

Ich bitte um die Gegenprobe.

(Dagegen CDU, SPD, Bündnis 90/Die Grünen, DIE LINKE)

Stimmenthaltungen?

Ich stelle fest, die Stadtbürgerschaft lehnt die Ziffern 1 bis 3 ab.

Wer den restlichen Ziffern seine Zustimmung geben möchte, den bitte ich um das Handzeichen.

(Dafür CDU, FDP)

Ich bitte um die Gegenprobe.

(Dagegen SPD, Bündnis 90/Die Grünen, DIE LINKE, M.R.F., Abgeordneter Peter Beck [AfD])

Stimmenthaltungen?

Ich stelle fest, die Stadtbürgerschaft lehnt die restlichen Ziffern ab.

Nun lasse ich über den Antrag der Fraktionen der SPD, Bündnis 90/Die Grünen und DIE LINKE abstimmen.

Gemäß § 62 Absatz 7 unserer Geschäftsordnung lasse ich zunächst über den Änderungsantrag abstimmen.

Wer dem Änderungsantrag der Fraktion der CDU mit der Drucksachen-Nummer [20/322](#) S zustimmen möchte, den bitte ich um das Handzeichen.

(Dafür CDU)

Ich bitte um die Gegenprobe.

(Dagegen SPD, Bündnis 90/Die Grünen, DIE LINKE, FDP, M.R.F., Abgeordneter Peter Beck [AfD])

Ich stelle fest, die Stadtbürgerschaft lehnt den Änderungsantrag ab.

Nun lasse ich über den Antrag der Fraktionen der SPD, Bündnis 90/Die Grünen und DIE LINKE mit der Drucksachen-Nummer [20/305](#) S abstimmen.

Wer diesem Antrag seine Zustimmung geben möchte, den bitte ich um das Handzeichen.

(Dafür CDU, SPD, Bündnis 90/Die Grünen, DIE LINKE)

Ich bitte um die Gegenprobe.

(Dagegen FDP, M.R.F., Abgeordneter Peter Beck [AfD])

Stimmenthaltungen?

Ich stelle fest, die Stadtbürgerschaft stimmt dem Antrag zu.

Fortbildungen statt wirkungsloser Verbote – Handlungsfähigkeit der Polizei im Umgang mit Autoposern stärken!
Antrag der Fraktion der FDP vom 9. September 2020
(Drucksache [20/302](#) S)

Dazu als Vertreter des Senats Staatsrat Jan Olaf Bull.

Die Beratung ist eröffnet.

Als erster Rednerin hat die Abgeordnete Birgit Bergmann das Wort.

Abgeordnete Birgit Bergmann (FDP): Sehr geehrter Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Diese wunderschönen warmen Sommerabende im Garten oder auch im Viertel – es gab sie dieses Jahr. Sie waren herrlich, aber etwas getrübt durch Szenen, die sich in Städten immer mehr und immer häufiger abspielen. Sogenannte Autoposers drehen direkt vor den Straßencafés langsam ihre Runden, präsentieren sich in ihren großen, teuren und lauten Autos, um dann mit lautem Geheul davonzujagen und nach kurzer Zeit für die nächste Runde wieder zu erscheinen. Viele der Fahrzeuge

sind getunt. Aufgrund der Lautstärke, der enormen Beschleunigungsmöglichkeit und der Abgase stören sich andere Straßennutzer auch an den gesundheitsgefährdenden Nebeneffekten dieser Autoposerei.

Die im Viertel lebenden Menschen haben gefordert, dass das Problem angegangen werden muss. Bremen hat, wie in einigen anderen Bundesländern bereits geschehen, vor einem Jahr bei der Polizei eine Spezialeinheit ausbilden lassen, die getunte Autos erkennt und auch schnell erkennen kann, ob die Um- und Anbauten gesetzeswidrig oder vom TÜV geprüft sind.

Der Kontrolldruck hat durchaus zu einer Reduzierung des Autoposer-Aufkommens gesorgt. Es zeigt sich aber, dass das Problem mit Rasern und Posern durch diese Kontrollgruppe nicht gänzlich gelöst werden konnte, denn die speziell ausgebildeten Polizisten können ja nur an einem Ort der Stadt sein, und das Phänomen taucht nun einmal an mehreren Orten auf und die gewählten Hotspots verschieben sich.

Im Petitionsausschuss haben wir von ähnlichen Phänomenen zum Beispiel in der Überseestadt erfahren.

Ich finde es ziemlich laut hier.

Präsident Frank Imhoff: Frau Abgeordnete, was wollten Sie mir mitteilen? Ich habe es nicht verstanden.

Abgeordnete Birgit Bergmann (FDP): Weil es so laut ist.

Präsident Frank Imhoff: Sie können die Stimme erheben, wir können auch lauter drehen. Ich weiß es nicht, also ich empfinde das nicht so.

Abgeordnete Birgit Bergmann (FDP): In Ordnung.

Auch ein zweiter Lösungsvorschlag wird sich als reine Symptombekämpfung erweisen, aber die Ursache nicht beseitigen und keine nachhaltige Lösung auf den Weg bringen, und das ist die aktuelle Idee: Die durch das Viertel führende Hauptstraße an Sommerabenden für Autos zu sperren. Es ist Symptomkorrektur, meine Damen und Herren, mehr nicht. Die Fahrer sind doch flexibel und werden dann an einem anderen Ort in der Stadt, an dem sie ohnehin auftreten, wie zum Beispiel Am Brill, vermehrt auftauchen und dort weiterposen.

Wir brauchen eine Lösung, die die Ursachen an der Wurzel packt und nachhaltig ist. Daher stellen wir heute einen Antrag, die Polizei mit den nötigen personellen und technischen Ressourcen auszustatten, um diesem neuen Phänomen gerecht zu werden. Wir müssen die Polizei in die Lage versetzen, lokal schnell und effektiv zu handeln. Das werden wir aber nur dann erreichen, wenn wir uns alle endlich dafür stark machen, dass die Polizei personell und technisch gut ausgestattet ist. Wir können hier nicht abwarten, bis die Koalition ihr Verhältnis zur Polizei geklärt hat.

Daher fordern wir in unserem Antrag nachhaltige Strukturen für regelmäßige technische und rechtliche Schulungs- und Fortbildungsangebote bei der Polizei. Das Ziel ist, nicht nur ein Spezialkommando ausgebildet zu haben, sondern so viele geschulte Einsatzkräfte vorhalten zu können, dass der Kontrolldruck an den entsprechenden Hotspots zu einer signifikanten Reduzierung eines solchen Verhaltens führt. Es sollen stets genügend Einsatzkräfte, die entsprechend geschult sind, auf Streife sein.

Verbote, die aus dem Verhalten weniger resultieren, aber alle bestrafen, das wollen wir nicht. Das breite Angebot für Schulungen und Fortbildungen zum Thema Autoposing ist die einzig sinnvolle Alternative. Dieses Angebot breit zu bewerben soll dann dafür sorgen, dass nicht nur die sogenannte „Kontrollgruppe Raser und Poser“ schlagfertig ist, sondern im allerbesten Fall alle Einsatzkräfte.

Selbstverständlich braucht die Polizei dafür die entsprechende Ausstattung wie etwa Messgeräte und gegebenenfalls Fahrzeuge mit Videomessung, und dieses nicht nur an aktuellen Brennpunkten, sondern überall. Nur so können wir dafür sorgen, dass sich diese Strukturen nicht einfach verlagern.

Im Übrigen würden viele Gastronomen mittlerweile eine höhere Polizeipräsenz im Viertel begrüßen, daher bitten wir Sie herzlich um Zustimmung zu unserem Antrag. – Vielen Dank!

(Beifall FDP)

Präsident Frank Imhoff: Als nächster Redner hat der Abgeordnete Mustafa Öztürk das Wort.

Abgeordneter Mustafa Öztürk (Bündnis 90/Die Grünen): Sehr geehrter Herr Präsident, meine Damen und Herren! Liebe FDP, das ist ein unheimlich wichtiges Thema, ein Thema, das die Menschen bewegt. Lärm macht krank, unnötiger Lärm sorgt

für Frust bei Menschen, die in Stadtteilen wohnen, die diesem Lärm ausgesetzt sind, weil Menschen mit Autos mit viel PS laut röhrend durch die Stadt fahren. Meine Damen und Herren, das lehnen auch wir ab und erhoffen uns hier Verbesserung.

Ich habe im „Weser-Kurier“-Artikel im letzten Jahr ein Interview gelesen, da stand folgender Satz: „Wenn sie mit ihrem BMW 650i Cabriolet – ‚450 PS, ordentlich Bums‘ – durch Gröpelingen fahre und der Motor aufheule, ‚dann feiern mich die migrantischen Jungs richtig ab. Die haben noch den Drive, die wollen auch so einen Wagen und gönnen einem das. Wer meckert? Die deutschen Jugendlichen.‘“ Ich glaube, wir alle wissen, wer das gesagt hat. Und wenn die FDP-Fraktion an dieser Stelle einen Antrag einreicht, der genau das ausklammert – –.

Und das ist genau das Problem, Frau Bergmann, dass Menschen – egal welcher Herkunft – mit großen PS-Maschinen röhrend langsam bei Tempo 30 im ersten Gang den Motor aufheulen lassen, auf und ab fahren. Der Antrag der FDP-Fraktion ist daher aus unserer Sicht nichts anderes als eine Form des Autopinsings hier im Parlament.

(Beifall Bündnis 90/Die Grünen, SPD, DIE LINKE)

Sie lassen nur den Motor aufheulen, es verbirgt sich null Substanz dahinter, und ich möchte auch gern erklären, warum das so ist. Ich habe mir die Beschlussteile genau angeschaut. Wir haben letztes Jahr im Sommer vor der Wahl eine intensive Debatte in der Deputation für Inneres gehabt, da habe ich die Forderung aufgestellt, dass wir diese SoKo dringend wieder benötigen, weil das Problem nach wie vor präsent ist; insbesondere das Viertel, der Bereich rund um die Schlachte und Teile der Neustadt sind massiv betroffen. Die Überseestadt ist betroffen. Gröpelingen ist betroffen, weil dort auch eine Kollegin ständig durchfährt und andere Stadtteile ebenso.

Diese SoKo wurde eingerichtet, sie hat mit Erfolg ihre Arbeit aufgenommen und nach Rücksprache mit der Polizei – das hat uns auch die Einsatzgruppe berichtet –, scheitert es nicht daran, dass sie nicht technisch ausgebildet sind. Sie haben Messgeräte, sie haben technisches Know-how, sie waren in der Lage, punktuell diese SoKo wieder ins Leben zu rufen, diese SoKo mit Leben zu füllen und haben hier zahlreiche Autofahrerinnen und Autofahrer beim verkehrswidrigen Verhalten überführt, sei es durch das Motoraufheulen, durch das lose Umherfahren in der Stadt oder aber auch das Falschparken.

Sie fordern, dass die Menschen hier, die Polizei, Fortbildungsmaßnahmen benötigen? Ja, Fortbildung ist toll, Frau Bergmann. Was wir aber benötigen, ist weniger Lärm auf der Straße, weil dieser Lärm die Menschen krank macht. Da hätte ich mir gewünscht – –. Als die FDP noch mitregierte im Bundestag, da erinnere ich das noch ganz genau, als es genau darum ging, solche Fahrzeugklassen anders zu besteuern, war die FDP vorne weg gegen eine Erhöhung der Besteuerung von Fahrzeugen jenseits von 400, 500 PS.

Ich glaube, die PS-Zahl ist auch nicht das Problem. Junge Menschen sind einfach nicht befähigt, solche leistungsstarken Autos durch die Stadt zu kutschieren. Denen fehlt eine gewisse Lebenserfahrung, wie man mit solchen Fahrzeugen fährt. Ältere hier aus dem Kollegenkreis haben ja auch Fahrzeuge jenseits von 400 PS; ich höre die nie durch die Straßen röhren, die fahren und halten sich an Tempobegrenzungen und benehmen sich so, wie man sich eigentlich auf der Straße zu benehmen hat.

Ich glaube, wir haben hier ein Problem, dass den jungen Leuten falsche Vorbilder vorgelebt werden. Wenn Frau Wischhusen so etwas in einem Interview sagt und sich dafür auf die Schulter klopf, ist das die falsche Botschaft. Da erwarte ich auch eindeutig Tacheles, dass so eine Botschaft an der Stelle nicht korrekt ist. Wir können jungen Menschen nicht mit auf den Weg geben, dass es erstrebenswert ist, mit 450 PS und lautem Motor vor allem durch das Viertel zu fahren, erst recht nicht, wenn ich irgendwo versuche, meinen Kaffee zu genießen und dadurch genervt werde.

(Abgeordneter Dr. Magnus Buhlert [FDP]: Recherchieren Sie die Sache einmal richtig, bevor Sie falsche Sachen behaupten!)

Ich behaupte keine falschen Sachen, das stand so im „Weser-Kurier“.

(Zurufe FDP)

Doch, ich habe aus dem „Weser-Kurier“ zitiert. Ich kann Ihnen das Datum nennen.

(Zuruf Abgeordneter Dr. Magnus Buhlert [FDP])

Sie können das gern richtigstellen. Also, der Artikel ist vom – das kann man im Internet nachlesen – 24. April 2019. Ich habe nichts dazu gedichtet, es steht so darin, wie ich zitiert habe. Es obliegt Ihnen, das

richtig zu stellen. An der Stelle sei noch einmal gesagt,

(Glocke)

wir brauchen diese SoKo.

Präsident Frank Imhoff: Herr Kollege, Ihre Zeit!

Abgeordneter Mustafa Öztürk: Ich komme zum Schluss, Herr Präsident. – Wir brauchen ausgebildete Beamte, die dort unterwegs sind und an der Stelle genau dafür Sorge tragen, dass Lärm dort nicht entsteht, weil dieser Lärm dort auch schädlich ist und die Menschen stört und krank macht. – Dankeschön!

(Beifall Bündnis 90/Die Grünen, SPD, DIE LINKE)

Präsident Frank Imhoff: Als nächster Redner hat das Wort der Abgeordnete Muhammet Tokmak.

Abgeordneter Muhammet Tokmak (SPD): Sehr geehrter Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Frau Bergmann, wenn ich mir den Antrag nicht durchgelesen hätte, hätte ich wirklich nicht gewusst, an welcher Stelle Sie mich abholen wollten oder diesen Antrag, den Sie selbst gestellt haben, hier noch einmal darlegen wollten. Ich bin froh, dass ich ihn mir im Vorfeld noch einmal durchgelesen habe, sonst wüsste ich nicht, was ich Ihnen heute hier antworten sollte.

Der Kollege Herr Öztürk hat mir die Pointe heute richtig verdorben. Ich war damals auch über diesen Artikel gestolpert. Den kann man nicht wegreden. Das war so, wie der Kollege Öztürk ihn zitiert hat. Ich muss in dieser Runde ehrlich sagen, ich fand ihn zu der Zeit völlig unpassend und stehe auch immer noch dazu. So etwas sagt man nicht, so etwas schreibt man nicht und so etwas ist keine Klientelwirtschaft, die hier Menschen in Gröpelingen angehen wird – das dazu.

(Beifall SPD, Bündnis 90/Die Grünen)

Ich würde das ganze Thema jetzt gern einmal aus unserer Sicht inhaltlich sachlich bewerten wollen. Mein Kollege Kevin Lenkeit, der ursprünglich diese Rede halten sollte, ist nun erkrankt. Wir wünschen ihm gute Besserung von hier, ich tue das auf jeden Fall.

(Beifall SPD, Bündnis 90/Die Grünen)

Ich werde versuchen, seine Rede hier mit meinen Worten zu formulieren und fange mit dem Inhaltlichen an:

Das Innenressort und die Polizei haben in der Septembersitzung der Deputation für Inneres einen umfangreichen Bericht über die Kontrollgruppe Autoposer abgegeben. Wir haben gelernt, wie viele zielgerichtete Autokontrollen durchgeführt worden sind. Wir haben gelernt, wie die Kontrollgruppe personell ausgestattet und die Gruppe geschult worden ist. Wir haben auch gelernt, und dazu noch ein Zitat aus dem Protokoll: „Die vorhandene Ausrüstung der Kontrollgruppe Posing ist zur Herstellung und zum Erhalt der Arbeitsfähigkeit ausreichend.“

Ausreichend ist natürlich ein Begriff, liebe Kolleginnen und Kollegen, der in diesem Sinne nicht befriedigend ist. Daher sind wir auch dort am Ball geblieben und haben im Haushalt noch einmal 80 000 Euro zur Verbesserung der technischen Ausstattung gerade dieser Gruppe zur Verfügung gestellt.

(Beifall SPD)

Jetzt muss ich meine Rede noch einmal ein wenig verbiegen, um Ihrem Antrag gerecht zu werden: Ich hatte beim Lesen des Antrags – der ist ja auch schon ein paar Tage älter, ich meine, vom September dieses Jahres –, den Eindruck, der Antrag war schon fertig geschrieben und Sie haben die Zeitung aufgeschlagen und sahen dort einen Bericht, der über die Sielwallkreuzung berichtet hat und im gleichen Atemzug hatten Sie noch die Idee oder den Wunsch, dort an abendlichen Wochenendstunden den ganzen Bereich für den Fahrzeugverkehr zu sperren.

Ich habe das Gefühl gehabt, Sie haben diese Idee aufgenommen und dachten, jawohl, jetzt könnten wir den Antrag einreichen. Deswegen, glaube ich, gehen Sie mit Ihrer Überschrift in der Antragsbegründung auch darauf ein, in Ihrem Beschlussteil fehlt das Ganze allerdings.

Das bedeutet, liebe FDP, wenn Sie Ihre Antragsüberschrift, die mögliche Sperrung der Sielwallkreuzung schon als wirkungsloses Verbot bezeichnen, dann haben Sie doch den Mut, dies auch in Ihrem Antrag zu fordern, denn inhaltlich will ich das überhaupt nicht kritisieren. Ich habe dazu keine abgeschlossene Meinung, das sage ich hier auch offen und ehrlich. Vielleicht ist das die richtige Forderung, das zu machen, aber wir werden sehen, wie die Ortspolitiker, der zuständige Beirat,

das fordern und auch diskutieren. Trotzdem empfehle ich Ihnen mehr Mut in Ihre eigenen Positionen, um Ihre Überschrift auch in der Antragsbegründung zu fordern.

Liebe FDP-Fraktion, natürlich ist es richtig, dass die Polizei anders als es in Ihrem Antrag steht, weiterhin Spezialisten in den eigenen Reihen ausbildet. Deswegen haben wir auch zum Beispiel die Polizeitower, deswegen haben wir auch die Hundeführer, deswegen haben wir auch das SEK, das MEK. Ich glaube, das sind Beispiele dafür, dass es das alles gibt. Das sind Spezialisten in Uniform.

Daher lehnen wir Ihren Antrag zum wiederholten Mal mit der Begründung Erledigung durch Regierungshandeln ab. Ich bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit. – Glück auf, liebe Kolleginnen und Kollegen!

(Beifall SPD, Bündnis 90/Die Grünen, DIE LINKE)

Präsident Frank Imhoff: Als nächster Redner hat das Wort der Abgeordnete Ralf Schumann.

Abgeordneter Ralf Schumann (DIE LINKE): Sehr geehrter Herr Präsident, meine Damen und Herren! Meine Vorredner haben ja schon erwähnt, dass das wieder ein toller Antrag der selbsternannten einzigen Oppositionspartei hier im Haus ist. Na ja, es ist dieses Mal Frau Bergmann, ich kenne eigentlich nur Herrn Schäck, insofern werde ich heute ein bisschen in Moll herangehen, damit ich Frau Bergmann nicht so erschüttere.

Tja, Bremen hat ein Problem mit Autoposern. Da sagen wir, das stimmt nicht ganz, bestimmte Straßenzüge haben ein Problem mit Autoposern. Warum ich das erwähne? Weil die FDP davon ausgeht, dass es nichts nützt, bestimmte Straßen zu sperren, damit dort nicht mehr gepost werden kann. Das sehe ich anders. Poser wollen unbedingt auffallen. Sie tunen ihre Autos nicht für die Garage, sondern weil sie zeigen wollen, wie individuell und unverwechselbar ihr Auto ist. Sie posen es also dort, wo die Öffentlichkeit ist, es einen Publikumseffekt gibt. Sie wollen andere Unbeteiligte beeindrucken und sich auch in ihrer Poser- beziehungsweise Tuningszene hervortun. Es gibt deswegen hier in Bremen Poser-Hotspots, zu denen auch viele Fahrer*innen, obwohl weibliche Poserinnen eher zu vernachlässigen sind, aus dem Umland kommen.

Diese Hotspots sind quasi ihre Szenetreffs, wo das Motto „sehen und gesehen werden“ und oft auch „gehört werden“ gilt. Dazu gehören in Bremen

hauptsächlich die Brillkreuzung, die Schlachte, das Viertel, speziell der Sielwall, der Rembertiring, die Überseestadt, auch Gröpelingen. Diese Szenetreffs vorübergehend zu sperren oder/und dort verstärkt zu kontrollieren, ist also vielleicht doch nicht ganz sinnlos. Dass sich das Problem dann woandershin verlagert, ist sicher nicht völlig ausgeschlossen, trotzdem ist es erst einmal weniger attraktiv, wo sie dann hinfahren, und um die Attraktivität geht es den Posern in erster Linie.

Die FDP möchte statt Straßensperren lieber mehr Fortbildung der Polizei. Nun haben wir in Bremen schon eine spezielle Kontrollgruppe „Raser und Poser“ und selbstverständlich sind diese spezialisierten Polizist*innen nicht alleine. Auch normal uniformierte Kräfte haben ein Auge auf diese spezielle Problematik.

(Abgeordneter Dr. Magnus Buhlert [FDP]: Hoffentlich auch ein Ohr!)

Das haben sie sicherlich auch, aber erst einmal sollen sie ja schauen.

(Abgeordneter Dr. Magnus Buhlert [FDP]: Ich dachte, die hört man!)

Nein, um sie zu fassen, muss man gucken, Herr Kollege, vielleicht das Kennzeichen notieren. Kennzeichen hört man nicht, die sieht man.

(Beifall DIE LINKE, SPD, Bündnis 90/Die Grünen)

Oder die FDP kann auch Kennzeichen hören, als selbst erwählte Oppositionspartei.

(Abgeordneter Dr. Magnus Buhlert [FDP]: Wir hören zwar manchmal das Gras wachsen, aber –.)

Ach, Herr Doktor.

(Heiterkeit – Unruhe)

Ich muss mich beeilen, es ist schon kurz vor sieben, man merkt das.

Auch normal uniformierte Kräfte haben ein Auge auf diese spezielle Problematik. Dass diese normalen Kräfte nicht dafür ausgebildet sind, Ordnungswidrigkeiten oder sogar strafbare Handlungen, die sich aus dem Verkehrsverhalten der Poser ergeben, zu erkennen, das sehe ich nun wirklich nicht. Ein Blick in das Modulhandbuch des Studiengangs Polizeivollzug in Bremen zeigt, dass Verkehrssicherheitsarbeit sogar ganze drei Semester füllt, unter

anderem mit den Themen Ordnungswidrigkeit, Strafrecht, Kriminaltechnik, Verkehrslehre und Verkehrspsychologie. Am Wissensstand der Polizei mangelt es nach unserer Meinung nicht.

Das Problem für die Polizei liegt also eher darin, dass sie in vielen Fällen gar keine Handhabe gegen Poser haben. Solange Genehmigungen vorliegen, das Auto schon von vornherein lauter ist und sie nicht mit überhöhter Geschwindigkeit erwischt werden oder dabei, dass sie tausend mal zehn Meter hin und her fahren, ist das Verhalten, egal wie nervig, leider mit und ohne technische Ausrüstung meistens nicht rechtlich zu belangen. Da muss eine andere Gesetzesgrundlage geschaffen werden, das ist aber Sache des Bundes.

Abschließend: Autoposer nerven, Autoposer sind laut, Autoposer gefährden im schlimmsten Fall Unbeteiligte. Dagegen muss konsequent vorgegangen werden. Da muss es verstärkt Kontrollen geben, es muss unattraktiv für Poser werden, in Bremsen durch die Stadt zu fahren. Wir lehnen abschließend, wen wundert das, den Antrag der FDP ab. – Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

(Beifall DIE LINKE, SPD, Bündnis 90/Die Grünen)

Präsident Frank Imhoff: Als nächster Redner hat das Wort der Abgeordnete Marco Lübke.

Abgeordneter Marco Lübke (CDU): Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Wie schaffe ich jetzt den Spagat, sodass mir nicht gleich von der FDP vorgeworfen wird, ich würde der Koalition um den Hals fallen?

(Abgeordneter Thomas Röwekamp [CDU]: Lieber mit denen in der Regierung als mit denen in der Opposition!)

Ich will einmal bei den Dingen anfangen, die, glaube ich, unstrittig sind. Ich glaube, beim Autoposing spielen sich viele Dinge ab, die wir alle nicht wollen. Es wird Lärm gemacht, es werden unnötige Abgase ausgestoßen, es wird falsch geparkt und so weiter – das ist eine ganze Palette von Ordnungswidrigkeiten. Wir haben alle – zumindest diejenigen unter uns, die einen Führerschein gemacht haben – gelernt: Wer am Verkehr teilnimmt, hat sich so zu verhalten, dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder mehr als nach den Umständen unvermeidbar behindert oder belästigt wird. Gegen all diese vier Grundsätze wird beim Autoposing ver-

stoßen. Und, der Kollege vor mir hat es auch gesagt, es nervt einfach nur. Da kann ich mich deutlich anschließen.

Meine Damen und Herren, deswegen muss die Polizei bei diesem Delikt auch Flagge zeigen, konsequent einschreiten und dem Deliktfeld gezielt den Kampf ansagen. Dafür hat die Polizei von uns, von der CDU-Fraktion, die volle Rückendeckung. Am Ende des Tages stellt sich immer die Frage, wie man ein solches Deliktfeld am besten und am wirkungsvollsten bekämpft. Bei dem vorliegenden Antrag der FDP-Fraktion habe ich da meine Zweifel. Wenn ich den Antrag richtig interpretiere – die Kollegin hat es ja eben auch ausgeführt –, wird gefordert, dass sämtliche Polizeibeamte, die letztendlich auf der Straße ihren Dienst versehen, entsprechend geschult werden und die Polizeifahrzeuge eine entsprechende technische Ausstattung bekommen sollen, um dieses Deliktfeld zu bekämpfen.

Vielleicht dazu ein paar Fakten. Erstens: Wir müssen feststellen, dass bei diesem Deliktfeld umfangreiche Detailkenntnisse und Spezialwissen vorhanden sein müssen, was nicht nur einer Ausbildung bedarf, sondern auch einer regelmäßigen umfassenden Weiterbildung. Zweitens: Es ist auch ein Deliktfeld, bei dem es fast täglich Veränderungen gibt. Die technischen Möglichkeiten zur Manipulation ändern sich so rasant schnell, dass es aus meiner Sicht mit Blick auf die Ressourcen fast unmöglich ist, alle Polizeibeamte regelmäßig umfassend weiterzubilden. Und drittens: Ich glaube auch nicht, dass die Polizei ein generelles, strukturelles Schulungsproblem hat.

Wir als CDU-Fraktion halten diesen Vorstoß im Antrag auch deswegen nicht für richtig, weil es sich nämlich um kein stadtweites Problem handelt – das wurde eben auch schon ganz deutlich –, sondern dass diese Delikte hauptsächlich im innerstädtischen Bereich auftauchen, nämlich da, wo es viel Publikumsverkehr gibt. Von daher wäre es aus unserer Sicht doch völlig sinnlos, die Beamten, die zum Beispiel in Woltmershausen ihren Dienst versehen und diese Delikte dort kaum eine Rolle spielen, mit einem immensen Zeit- und Finanzaufwand daraufhin zu schulen. Aus meiner Sicht sind das verschenkte Ressourcen.

Im Übrigen widerspricht – auch das wurde eben schon angedeutet – die Schulung für alle, so nenne ich sie einmal, auch der Systematik der Organisation der Polizei. Für spezielle Aufgaben gibt es Spezialkräfte; den Allrounder, der alles kann, den wird

es bei der Polizei nie geben, dafür ist das Aufgabenspektrum auch einfach zu groß. Und es wäre am Ende des Tages auch nicht sinnvoll. Im Übrigen ist deswegen auch vor vielen, vielen Jahren die Kriminalpolizei entstanden.

Meine Damen und Herren, wir als CDU-Fraktion sind davon überzeugt, dass es viel sinnvoller, zielführender und effektiver ist, dass die Spezialkräfte, die es nämlich jetzt schon gibt, zu jeder Zeit verfügbar sind. Ich glaube auch, dass es viel zielführender ist, wenn man dieses Klientel, so bezeichne ich es einmal, dort trifft, wo es am schmerzhaftesten ist, nämlich dass man die Fahrzeuge aus dem Verkehr zieht, und das sollte viel mehr geschehen.

Wir halten den Antrag im Kern nicht für falsch, weil es ein wichtiges Thema ist, das auch bekämpft werden muss. Wir halten diesen Vorstoß aber insgesamt für völlig unpraktikabel, ineffektiv, nicht zielgerichtet und werden uns dabei gleich kraftvoll enthalten. – Herzlichen Dank!

(Beifall CDU)

Präsident Frank Imhoff: Als nächster Redner hat das Wort der Abgeordnete Ralph Saxe.

Abgeordneter Ralph Saxe (Bündnis 90/Die Grünen): Herr Präsident, meine Damen und Herren! Es ist eine sehr launige Debatte, finde ich, für dieses Thema. Herr Röwekamp hat nicht ganz Unrecht damit, dass ich mich um dieses Thema schon sehr lange kümmere. Er hat mich, zumindest mit einem Zwischenruf, gerade sehr amüsiert. Aber diesen bringe ich vielleicht zum Schluss.

Dieser Antrag der FDP-Fraktion greift zu kurz, weil Frau Bergmann – ich bin auch schon ermüdet von den vielen Reden – dieses Thema, finde ich, nicht richtig durchdrungen hat. Sie haben immer von Ursache gesprochen, haben aber die Ursache von Autoposing überhaupt nicht erwähnt. Ich zumindest konnte sie nicht vernehmen. Ich finde auch, dass manches, was an Redebeiträgen geleistet wurde, für dieses Thema ein bisschen verniedlichend war. Ich habe mit einem Mitglied des Senats, ich sage nicht wer das war, gesprochen und gefragt, was glauben Sie, wodurch mehr Menschen sterben? Durch die Unfälle auf der Straße, durch den Lärm oder durch Abgase? Die Antwort war auf jeden Fall falsch. Ganz oben stehen die Abgase, Unfälle und Opfer durch Lärm sind etwa gleich hoch. Das heißt, wir reden nicht über ein niedliches Problem, sondern Lärm tötet.

Deswegen ist meine Erwartung, und das wird inzwischen geteilt, dass wir, weil es so viele Opfer gibt, diesem Problem mit der genau gleichen Entschlossenheit entgegenzutreten müssen. Das war zuerst nicht immer so, das wissen, glaube ich, alle Beteiligten. Es wurde von Einzelfällen gesprochen, darüber haben wir uns ausgetauscht und das war gut so. Inzwischen gehen wir davon aus, dass es keine Einzelfälle sind.

Ich finde, wir sind in Bremen gut aufgestellt, das Ressort hat sehr viel gemacht, vielen Dank dafür. Ich habe zwischendurch verstanden, warum diese „Kontrollgruppe gegen Raser und Poser“ acht Monate nicht getagt hat: Weil es den Winter und die Coronapandemie gab. Das habe ich verstanden. Die Polizei hat im Augenblick vielleicht wirklich Aufgaben, die noch wichtiger sind als das. Trotzdem mein Appell: Das ist ein Problem, bei dem es auch um Leben und Tod geht. Deswegen sind gerade wir als Parlament, aber auch das Ressort gefordert, mit aller Strenge dagegen vorzugehen.

Ich wollte noch etwas zu den Ursachen sagen, weil Sie dazu nichts gesagt haben. Nur ein paar Sätze. Das wird die Männer im Raum vielleicht ärgern: Das Problem ist männlich. Ich schaue mir diese Autoposer an, es sind meistens Jugendliche – oder wie sagt man das? – Mitte 20. Was sind das für welche? Meist Mitte 20 sind sie, sie sind oft männlich und sie haben oftmals auch laute Musik in ihren Fahrzeugen, mit denen sie stundenlang im Kreis fahren. Man muss wahrnehmen, dass es offensichtlich in bestimmten Kreisen dieser Gesellschaft eine große Akzeptanz dafür gibt.

Wenn also Frau Wischhusen mit ihrem 450-PS-Auto durch Gröpelingen fährt, darf sie das. Das hat eine Zulassung, sie sollte sich um eine angepasste Fahrweise bemühen, ein Verstoß dagegen ist nämlich auch verboten. Aber es gibt eine Akzeptanz dafür, wenn man besonders laut fährt. Sportlich fahren, sagt man dazu. Das ist aber nicht nur verkehrgefährdend, sondern auch lebensgefährdend. Deswegen glaube ich, diese Rücksichtnahme, die in § 1 der Straßenverkehrsordnung steht, sollten wir uns bei der Fahrweise alle, auch ich selbst – ich fahre auch Auto, aber selten, Herr Bücking, ich bin nicht nur Fahrradfahrer –, immer wieder vor Augen führen. Dass das dazu gehört und wir, auch gesellschaftlich, einen Konsens darüber schaffen müssen, dass Verkehrslärm nichts Gutes ist, sondern etwas, das wir verändern müssen.

Da sind wir bei den Ursachen: Es gibt Gesetzesnormen, die sind einfach viel zu hoch. Auch gängige

Fahrzeuge sind viel zu teuer. Warum gibt es Fahrzeuge mit Soundsystem, die man künstlich lauter macht? Das ist für mich völlig „gaga“, zeigt aber, dass es eine ziemlich große Akzeptanz für dieses Thema gibt. Natürlich muss es stärkere Restriktionen geben, da bin ich völlig einer Meinung. Wir müssen strenger damit umgehen. Die Frage ist, ob das so passieren kann, wie Sie es vorschlagen, da habe ich meine größeren Zweifel.

Auf was ich setze, das sind technische Innovationen. Jetzt bin ich einmal smart. Das sind technische Innovationen, wie sie in anderen Ländern schon ausprobiert werden, nämlich Lärm-Blitzer. Nur das wird am Ende die Lösung sein, dass man den Lärm, den die Leute in der Straße haben, tatsächlich misst. Dass sie genau das gleiche Risiko haben, geblitzt zu werden als wenn sie zu schnell fahren. Dass sie das auch haben, wenn sie zu laut unterwegs sind. Nur das kann am Ende die Lösung sein.

(Beifall Bündnis 90/Die Grünen)

Ich appelliere an das Ressort und an uns, dass wir damit nicht verniedlichend umgehen. Das ist ein Problem, das sage ich noch einmal, das Menschenleben tötet. – Vielen Dank!

(Beifall Bündnis 90/Die Grünen)

Präsident Frank Imhoff: Als nächste Rednerin hat das Wort die Abgeordnete Birgit Bergmann.

Abgeordnete Birgit Bergmann (FDP): Sehr geehrter Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich gönne es jedem, wenn wir zur letzten Runde noch richtig Spaß haben. Aber ich hätte mir gewünscht, dass wir dieses Thema ernster debattieren, als es jetzt geschehen ist. Es ist ein Thema und es ist im Sommer auch ein ziemlich großes Problem gewesen. Wir brauchen keine Hypermoral sondern Lösungen.

Wir wissen, das habe ich in meinem Debattenbeitrag gesagt, dass es diese Spezialeinheiten gibt. Aber diese können nicht zur selben Zeit an allen Orten sein. Der Wunsch, dass sie überall verfügbar sein sollen, Kollege Lübke, ist ein frommer Wunsch, aber es ist nicht so, sie sind nicht überall zur Stelle. Im Übrigen kommen der Wunsch und das Anliegen für diesen Antrag aus der Mitte der Polizei. Vielleicht unterhalten Sie sich auch einmal über die Machbarkeit und bestenfalls machen Sie das beim nächsten Mal im Vorfeld.

(Beifall FDP – Abgeordneter Marco Lübke [CDU]: Die Polizei ist dagegen!)

Eben hat Herr Saxe gesagt „für mich ist das völlig gaga“. Es kann sein, dass es für einen völlig „gaga“ ist, trotzdem ist es mir wichtig, auf das Thema noch eine andere Perspektive zu werfen. Es gibt Leute, für die ist das nicht völlig „gaga“ und wir dürfen jungen Menschen, die das tunen ihrer Autos als Hobbys betreiben, nicht kriminalisieren. Das ist nicht in Ordnung.

Das genannte Phänomen muss angegangen werden und das meine ich wirklich ernst, aber es gibt auch Menschen, die einfach Freude daran haben, an ihren Autos herumzubasteln. Solange diese Sachen vom TÜV abgenommen sind und das Verhalten weder gefährdend noch belästigend ist, dann ist das auch in Ordnung. Es sind ihre Babys und dann muss man ihnen vielleicht als Stadt auch andere Laufstege anbieten,

(Lachen Bündnis 90/Die Grünen)

als die Flanierviertel der Innenstädte

(Abgeordneter Thomas Röwekamp [CDU]: Die sind auch echt schwer zu finden!)

oder anweisen, wo sie das machen können.

Die Alternative, das Viertel einfach zu sperren, finde ich, ist wirklich keine Lösungsmöglichkeit. Ich finde, da schließt sich fast eine zweite Debatte an, wenn die Durchfahrt des Viertels tatsächlich für den Verkehr gesperrt wird, kann sich dort sehr schnell eine ganz andere Atmosphäre entwickeln. Dann brauchen wir eine neue Debatte, nämlich was das für diesen Stadtteil bedeutet. Voraussichtlich werden sich noch mehr Feiern, Ansammlungen von Menschen, Flaniermöglichkeiten auftun, nach Corona hoffentlich wieder, und alles das, was uns im Viertel auch Mühe gemacht hat, wird zunehmen und möglicherweise ein anderes Ärger- und Gefahrenpotential zutage befördern. Das ist eine politische Debatte, die wir führen können. Vielleicht wäre es möglich, dass man, wenn man schon über diese Sperrung nachdenkt oder sie durchführt, diese vielleicht als Probelauf macht, die Entwicklung nach einem Jahr bewertet und sie dann gegebenenfalls auch wieder zurücknehmen könnte.

Nach wie vor würden wir Freien Demokraten uns wünschen, dass Sie sich mit uns für eine nachhaltige Lösung des Problems einsetzen. Die besteht

darin, dass man allen Polizeikräften die Möglichkeit gibt, aufzusatteln und nachzuschulen, diese Schulung ist nicht so umfangreich. Wenn sie die Möglichkeit haben, diese Schulung zu machen, dann gibt es mehr Polizeikräfte, die in der Lage sind, an den verschiedenen Hotspots, dort, wo das Problem auftritt, entsprechend einzugreifen. – Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

(Beifall FDP)

Präsident Frank Imhoff: Als nächster Redner hat das Wort Herr Staatsrat Olaf Bull.

Staatsrat Olaf Bull: Sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren! Ich weiß gar nicht, ob ich in diesem Moment lieber Abgeordneter wäre oder für den Senat sprechen würde. Mal schauen.

(Abgeordneter Thomas Röwekamp [CDU]: Das haben Sie ja noch nicht ausprobiert!)

Autopositing stellt nicht nur ein zunehmendes Ärgernis dar, sondern eine echte Gefahr für Passanten und Anwohner, der wir natürlich als Senat aktiv begegnen. Ich will jetzt eigentlich nicht in den Chor mit einstimmen und auf der FDP-Fraktion herumhacken. Ich musste auch an das Thema „Bums von migrantischen Jungs“ denken, selbstverständlich kam mir das auch in Erinnerung.

Ich finde aber, im Antrag der FDP-Fraktion, Frau Bergmann, ist zumindest die Problembeschreibung eigentlich gut, die Lösung teile ich aber nicht ganz, jedenfalls dass man es damit mit der Wurzel lösen könnte, und ich finde, die Debatte eignet sich auch überhaupt nicht, um ein schwieriges Verhältnis von den Koalitionsfraktionen oder geschweige denn dem Senat zur Polizei darzustellen – überhaupt nicht.

(Beifall SPD, Bündnis 90/Die Grünen, DIE LINKE)

Wir stellen einfach fest, dass in unserer wunderschönen Stadt – der Auto- und Fahrradstadt Bremen – viel mehr PS-starke Bolide unterwegs sind, und das hat einen Grund: Die sind sehr leicht zu haben, diese Bolide. Das konnte man neulich im „Weser-Kurier“ lesen, ich glaube, am vorletzten Wochenende war ein Interview mit einem Verleiher und der hat beschrieben, dass man 21 sein muss, eine gewisse Fahrerfahrung haben muss – die sei schon notwendig – und dann gibt es noch eine Haftungsvereinbarung und die enthält dann

Hinweise zum vernünftigen Fahren. Man solle einen Mindestabstand halten, keine scharfen Bremsmanöver und keinen Kickdown machen. Das ist Hohn und Spott!

Wir wissen genau, dass junge männliche und testosterongetriebene Fahrer sich das locker leisten können, dafür auch ein Bußgeld zu zahlen, für diesen Spaß am Wochenende.

Diese Autos sind einwandfrei zugelassen, kein noch so gut ausgebildeter Experte wird da etwas nachweisen können. Da sind wir auch schon beim Thema Aus- und Fortbildung. Herr Lübke hat es besonders treffend beschrieben, wie es in der Polizei ist. Die Polizeibeamten sind nach drei Jahren Studium einfach Allrounder und sind sehr wohl in der Lage, den ersten Angriff vorzunehmen. Es gilt: Alles kennen, jedoch nicht alles können, und das ist sehr sinnvoll. Alle anderen Länderpolizeien halten sich auch an diese Maxime. Ich glaube, das gilt sogar für die Fraktionen hier im Hause.

Die Polizei richtet sich dennoch auf diese speziellen Phänomene ein und wir haben diese Ermittlungsgruppe, die von Ihnen gelobt wurde. Das Engagement dieser durchweg eher lebenserfahrenen Kollegen ist sehr hoch. Man könnte darüber nachdenken, da auch jüngere Kollegen perspektivisch einzusetzen, jetzt sind es eher lebensältere Kollegen. Die haben ihre Arbeit manchmal sehr schwer zu verrichten, weil die von ihnen geforderte Einziehung von Führerscheinen oder sogar der Fahrzeuge rechtlich nicht ganz einfach beim Nachweis ist. Die technischen Grenzwerte von der EU für Lärm sind recht hoch, darauf haben wir keinen Einfluss und einfacher macht es auch nicht das Schauspiel des Verkehrsministers im Bund mit dem Bußgeld. Wir hätten gern ein höheres Bußgeld für unnötiges Hin- und Herfahren.

Die Spezialisten bei der Polizei werden ausgebildet in Wiesbaden, an der Landespolizeischule. Sie werden bei der DEKRA fortgebildet, beim TÜV, und es gibt eine Kooperation mit Hamburg. Sie werden dann, wenn sie ausgebildet sind, als Multiplikatoren in der Polizei genutzt und man kann insgesamt sagen: Es gibt einfach kein Defizit in der Aus- und Fortbildung bei der Polizei für dieses Thema.

(Beifall SPD)

Zur Ausstattungsfrage: Herr Saxe hat sich quasi noch einen Lärmblitzer gewünscht. Wenn jetzt schon Weihnachten wäre, würde ich das auch auf die Liste setzen. Wir wollen aber eigentlich noch

abwarten, ob sich das bewährt, da sind die Erkenntnisse noch nicht ganz klar. Wir haben bis dahin aber erst einmal Mittel aus dem Konzept „Sichere und saubere Stadt“ und werden die Gerätschaften austauschen und hoffen, wenn wir die älteren Geräte aussortieren, dass sie vielleicht doch noch ein bisschen halten, sodass wir insgesamt den Kontrolldruck sogar noch erhöhen können und nicht nur einfach austauschen. Auch ein zusätzlicher Videomesswagen stünde auf unserer Wunschliste, wenn sich das Problem nicht anderweitig lösen ließe.

Anderweitige Lösungen oder ein Ansatz dazu ist auf jeden Fall die Verabredung in Folge der Beschlüsse der Beiräte Mitte und Östliche Vorstadt. Der Innensenator hat mit der für Mobilität zuständigen Senatorin verabredet, dass jetzt eine Trägerbeteiligung stattfindet und ein Verkehrsversuch rund um den Sielwall stattfinden soll. Das Ganze wird jetzt sauber vorbereitet, damit das nicht zu einem Schildbürgerstreich wird. Die Fahrzeuge müssen frühzeitig wenden, sodass sie gar nicht in diesen Bereich einfahren. Der Versuch soll temporär begrenzt werden und wenn es Ausschreitungen gibt, weil es sich vielleicht jeweils zu einer Partymeile entwickelt, dann soll der Versuch abgebrochen werden.

(Beifall SPD)

Fazit zu dem Thema aus Sicht des Senats: Wir setzen weiterhin auf hohen Kontrolldruck, versuchen diesen zu halten, zu intensivieren und als ergänzende Maßnahme wagen wir den Verkehrsversuch der Sperrung des Sielwalls. Bis dahin wird uns hoffentlich das Winterwetter ein bisschen bei dieser Problematik helfen. – Vielen Dank!

(Beifall SPD, Bündnis 90/Die Grünen, DIE LINKE)

Präsident Frank Imhoff: Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor.

Die Beratung ist geschlossen.

Wir kommen zur Abstimmung.

Wer dem Antrag mit der Drucksachen-Nummer [20/302 S](#) seine Zustimmung geben möchte, den bitte ich um das Handzeichen.

(Dafür FDP)

Ich bitte um die Gegenprobe.

(Dagegen CDU, SPD, Bündnis 90/Die Grünen, DIE LINKE)

Stimmhaltungen?

(M.R.F., Abgeordneter Peter Beck [AfD])

Ich stelle fest, die Stadtbürgerschaft lehnt den Antrag ab.

Ortsgesetz zur Änderung der Nutzungs- und Gebührenordnung für Übergangswohnrichtungen der Stadtgemeinde Bremen

Mitteilung des Senats vom 20. Oktober 2020 (Drucksache [20/333 S](#))

Die Beratung ist eröffnet.

Wortmeldungen liegen nicht vor.

Wir kommen zur Abstimmung.

Wer das Ortsgesetz beschließen möchte, den bitte ich um das Handzeichen.

(Dafür CDU, SPD, Bündnis 90/Die Grünen, DIE LINKE, FDP)

Ich bitte um die Gegenprobe.

Stimmhaltungen?

(M.R.F., Abgeordneter Peter Beck [AfD])

Ich stelle fest, die Stadtbürgerschaft beschließt das Ortsgesetz entsprechend.

Ortsgesetz über Kinderspielflächen in der Stadtgemeinde Bremen

(Kinderspielflächenortsgesetz, KSpOG) Mitteilung des Senats vom 3. November 2020 (Drucksache [20/342 S](#))

Die Beratung ist eröffnet.

Wortmeldungen liegen nicht vor.

Die Beratung ist geschlossen.

Wir kommen zur Abstimmung.

Wer das Ortsgesetz beschließen möchte, den bitte ich um das Handzeichen.

(Dafür CDU, SPD, Bündnis 90/Die Grünen, DIE LINKE, FDP, Abgeordneter Peter Beck [AfD])

Ich bitte um die Gegenprobe.

(Dagegen M.R.F.)

Stimmenthaltungen?

Ich stelle fest, die Stadtbürgerschaft beschließt das Ortsgesetz entsprechend.

Damit sind wir am Ende der Tagesordnung angekommen. Ich bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit und beende die Stadtbürgerschaft. Wir sehen uns morgen in neuer Frische wieder und bleiben Sie gesund!

(Schluss der Sitzung 19:15 Uhr)

Anhang zum Plenarprotokoll

Schriftlich vom Senat beantwortete Anfragen aus der Fragestunde der Stadtbürgerschaft vom 17. November 2020

Anfrage 9: Infektionsschutz durch Takterhöhung? Anfrage der Abgeordneten Falk-Constantin Wagner, Anja Schiemann, Mustafa Güngör und Fraktion der SPD vom 3. November 2020

Wir fragen den Senat:

1. Auf welchen ÖPNV-Linien wurden in welchem Umfang pandemiebedingt die Taktzeiten erhöht und ist dies für weitere Linien in Planung?
2. Welche darüber hinausgehenden Takterhöhungen hält der Senat zur Verbesserung des Infektionsschutzes und des Vertrauens der Fahrgäste in den ÖPNV für wünschenswert, und welche Kosten resultieren daraus, bitte differenzieren nach investiven und konsumtiven Kosten?
3. Inwieweit geht der Senat davon aus, diese Mehrkosten über den Bremen-Fonds zur Bewältigung der COVID-19-Pandemie finanzieren zu können?

Antwort des Senats:

Zu Frage 1: Laut Robert-Koch-Institut, RKI, ist das Infektionsrisiko mit dem Coronavirus in Bussen und Bahnen gering. Die BSAG hat schon am Anfang der Pandemie ihren Fahrplan auf die speziellen Bedürfnisse der einzelnen Linien angepasst und flexibel reagiert. So wurde schon im Frühjahr die Linie 63 deutlich verstärkt. Im aktuellen Teil-Lockdown fährt die BSAG den normalen Regelfahrplan weitgehend ohne Einschränkungen. Seit dem 9. November 2020 ist das Angebot in Richtung GVZ nochmals erhöht worden. Die neue Expressbuslinie 63 S verkehrt zehnmal am Tag zu den Schichtwechselzeiten gezielt, um die Linie 63 zu entlasten und insbesondere zwischen Am Wall und Pappelstraße zu steigenden Fahrgästen eine Mitfahrt zu ermöglichen.

Des Weiteren verkehren seit Juni auf der Straßenbahnlinie 1 in der Regel nur breite Straßenbahnen mit einer 20 Prozent höheren Platzkapazität als die schmaleren älteren Fahrzeuge.

Derzeit prüft die BSAG weitere Angebotsausweitungen durch die gezielte Einbindung von Reisebusunternehmen. Dabei werden nicht nur die verkehrlichen Erfordernisse sowie die technisch und betriebliche Machbarkeit, sondern auch die wirtschaftlichen Auswirkungen, Barrierefreiheit und die vergaberechtlichen Anforderungen berücksichtigt.

Zu Frage 2: Die Busse und Bahnen werden regelmäßig gereinigt. Es wird auf das Einhalten der Maskenpflicht hingewiesen und diese durch das Ordnungsamt kontrolliert. Das Wesen des ÖPNV ist, dass sich jeweils die Fahrgast-Besetzungen der Fahrzeuge mit jeder Haltestelle ändern. Die Besetzungen der Fahrzeuge ändern sich auch im Tages- und Wochenverlauf.

Die BSAG beobachtet daher laufend die Nachfrage des Verkehrsangebots. Die Nachfrage über den Tagesverlauf hat sich seit Beginn der Pandemie verändert. Zurzeit sind mittags und am frühen Nachmittag vergleichsweise starke Auslastungen auf den Hauptlinien festzustellen. Ob dies auch auf anderen Linien erforderlich und möglich ist, wird weiter gezielt beobachtet.

Insgesamt ist die Fahrzeugauslastung aufgrund der geringeren Fahrgastnachfrage in der Pandemie aber geringer als in den Vorjahren, unter anderem aufgrund der stärkeren Nutzung von Homeoffice aber auch den Umstieg auf Fahrrad und Pkw. Probleme mit überfüllten Bussen treten daher nur sehr punktuell auf.

Seit dem starken Ansteigen der Infektionszahlen in Bremen und Deutschland sind die Fahrgastzahlen gegenüber den Vorwochen wieder deutlich gesunken. In der 44. Kalenderwoche vom 26. Oktober bis 1. November lag die Nachfrage bei nur noch 60 Prozent des Vorjahres.

Aufgrund der Veränderungen der Fahrgastnachfrage im Tagesverlauf ist beabsichtigt, auf den Linien 1, 4, 6, 24, 25 und 26/27 das Fahrangebot zwischen den Berufsverkehrszeiten um 33 Prozent auf einen 7,5-Minuten-Takt zu verdichten. Zugleich soll der Grundtakt am Sonntagnachmittag von einem 20- auf einen 15-Minuten-Takt verdichtet werden, dies entspricht einer Steigerung um plus 33 Prozent, um die Nutzung im Freizeitverkehr zu erhöhen. Diese Maßnahmen könnten in der zweiten Jahreshälfte 2021

ohne zusätzliche Fahrzeuge erfolgen und würden den Planverlust der BSAG inklusive Linie 63 S um 2,25 Millionen Euro konsumtiv pro Jahr erhöhen.

Für eine Taktverdichtung im Berufsverkehr wäre die Beschaffung von zusätzlichen sieben Straßenbahnen und 15 emissionsarmen Gelenkbussen erforderlich. Um dies in der zweiten Jahreshälfte 2022 umsetzen zu können, ist eine zeitnahe Finanzierung und Bestellung erforderlich. Hierfür wären Investitionen von circa 30 Millionen Euro erforderlich. Der Planverlust würde sich weiter um bis zu zehn Millionen Euro pro anno konsumtiv erhöhen. Hier wären auch weitere Angebotsverdichtungen tagsüber inbegriffen. Die Leistung der BSAG würde sich mit diesen Maßnahmen netzweit insgesamt um 15 Prozent, auf den betroffenen Strecken um bis zu 100 Prozent erhöhen.

Zu Frage 3: Der Senat wird auf Grundlage einer entsprechenden Vorlage auch Möglichkeiten einer Finanzierung der Mehrkosten im Rahmen der Bremen Fonds prüfen.

Anfrage 10: Rechtsfreier Raum und öffentliche Finanzhilfen für die Besetzerinnen und Besetzer der „Dete“?

Anfrage der Abgeordneten Silvia Neumeyer, Marco Lübke, Thomas Röwekamp und Fraktion der CDU vom 6. November 2020

Wir fragen den Senat:

1. Wie bewertet der Senat die derzeitige Verkehrssicherheit und Nutzbarkeit des Gehweges, des Fahrradweges und der Straße vor dem alten Kaufhaus „Dete“ in der Lahnstraße 61 bis 63?
2. Inwieweit teilt der Senat die Einschätzung der Bau- und Verkehrsbehörde, dass es sich bei der Blockade des Gehweges vor der „Dete“ nicht um eine Ordnungswidrigkeit oder zumindest um eine kostenpflichtige Sondernutzung handelt?
3. Inwiefern und in welcher Höhe beabsichtigt der Senat Kosten, die im Zusammenhang mit der

Besetzung und Nutzung der „Dete“ anfallen, zu tragen, und welche Haushaltsmittel stehen dafür zur Verfügung?

Antwort des Senats:

Zu Frage 1: Der von Besetzerinnen/Besetzern in Anspruch genommene Gehweg kann als solcher nicht mehr genutzt werden und ist eingeschränkt. Die gegenwärtig alternativ geführten Geh- und Radwege sind verkehrssicher. Aus Gründen der Schulwegsicherung wurde sehr kurzfristig der Radverkehr auf die Fahrbahn geleitet. Eine Durchfahrt ist ohne Probleme für den Rad- und Kfz-Verkehr möglich.

Zu Frage 2 und 3: Grundsätzlich ist die geplante Inanspruchnahme öffentlicher Verkehrsflächen über den Gemeingebrauch hinaus eine Sondernutzung. Die Sondernutzung verschafft dabei einem Einzelnen einen Vorteil durch die Nutzung des Gemeinschaftseigentums, wobei dieser Vorteil durch eine Gebühr an die Gemeinschaft zurückfließen soll. Bei der Bemessung der Ausgleichs wird der wirtschaftliche Wert der Sondernutzung herangezogen. Die Sondernutzung ist im Vorfeld zu genehmigen.

In der Praxis sind kurzfristige Inanspruchnahmen von öffentlichen Flächen nicht selten und in der Regel mit dem Unwissen über die straßenrechtlichen Zusammenhänge erklärlich. In solchen Fällen wird die Nutzung geduldet, da die Nutzung zu diesem Zeitpunkt bereits eingetreten ist. Eine Duldung erfolgt insbesondere, wenn offensichtlich keine wirtschaftlichen Interessen verfolgt werden und von keiner wissentlichen Missachtung ausgegangen werden kann.

Durch das Amt für Straßen und Verkehr wird die Situation gegenwärtig geduldet. Hierfür sind naturgemäß keine Gebühren zu erheben.

Die Gebäudenutzung ist vom Eigentümer ausdrücklich geduldet. Die Kostentragung der Versorgung mit Strom, Wasser, Müllentsorgung et cetera befindet sich derzeit in der Klärung. Des Weiteren fallen im Moment keine Kosten an.

Konsensliste

Von der Stadtbürgerschaft in der 18. Sitzung nach interfraktioneller Absprache
beschlossene Tagesordnungspunkte ohne Debatte.

Nr.	Tagesordnungspunkt	Beschlussempfehlung
12.	<p>Vorhabenbezogener Bebauungsplan 125 (zugleich Vorhaben- und Erschließungsplan) zur Errichtung von zwei Wohngebäuden östlich der Wilseder-Berg-Straße, nördlich und westlich der Bebauung an der Undeloher Straße in der Gartenstadt Vahr (Bearbeitungsstand: 03.08.2020) Mitteilung des Senats vom 13.10.2020 (Drucksache 20/328 S)</p>	Die Stadtbürgerschaft beschließt den Vorhabenbezogenen Bebauungsplan 125.
13.	<p>Vorhabenbezogener Bebauungsplan 149 (zugleich Vorhaben- und Erschließungsplan) für die Errichtung eines gemischt genutzten Gebäudes mit Einzelhandel in Bremen-Oberneuland an der Louis-Leitz-Straße und Kaspar-Faber-Straße (Bearbeitungsstand: 13.07.2020) Mitteilung des Senats vom 13.10.2020 (Drucksache 20/329 S)</p>	Die Stadtbürgerschaft beschließt den Vorhabenbezogenen Bebauungsplan 149.
14.	<p>Benennung von Mitgliedern und stellvertretenden Mitgliedern in städtischen Gremien Mitteilung des Präsidenten der Bremischen Bürgerschaft vom 14.10.2020 (Drucksache 20/332 S)</p>	Die Stadtbürgerschaft nimmt von der Mitteilung des Präsidenten Kenntnis.
18.	<p>Bebauungsplan 1568 für ein Gebiet in Bremen- Vegesack östlich Fährer-Flur, südlich Aumunder Heide (rückwärtige Grundstücksgrenzen), westlich Ludwig-Jahn-Straße und nördlich des Freizeitbades Vegesack (Bearbeitungsstand: 10.01.2020) Mitteilung des Senats vom 04.11.2020 (Drucksache 20/344 S)</p>	Die Stadtbürgerschaft beschließt den Bebauungsplan 1568.
19.	<p>Bericht des städtischen Petitionsausschusses Nr. 12 vom 06.11.2020 Bericht und Dringlichkeitsantrag des Petitionsausschusses vom 06.11.2020 (Drucksache 20/345 S)</p>	Die Stadtbürgerschaft beschließt die Behandlung der Petition wie vom Ausschuss empfohlen.

Frank Imhoff
Präsident der Bremischen Bürgerschaft